





Nr. 51. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., [illegible]str. 80

Berlin, den 2. Juli 1890.

Inhalt:

Das Kursbuchmaterial Deutschlands.

Bei den in Nr. 47 S. 471 d. Ztg. über das „bedeutendere Kursbuchmaterial Deutschlands“ enthaltenen Betrachtungen wird der von einzelnen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen herausgegebenen grösseren Kursbüchern im allgemeinen in sehr wenig anerkennenswerther Weise gedacht. Unseres Dafürhaltens sehr mit Unrecht.

Um hier nur einige Vorwürfe herauszugreifen, so geht bei denselben der Herr Verfasser vielfach von Voraussetzungen aus, welche nach den diesseitigen Erfahrungen der Begründung entbehren. So, wenn behauptet wird, dass sich das Format des West-, Nord- und Süddeutschen Kursbuches keiner besonderen Beliebtheit erfreue, weil diese Bücher einen derartigen Umfang angenommen haben, dass von einer Unterbringung derselben in den Kleidertaschen wohl nicht mehr die Rede sein könne. Dass hierauf die meisten Reisenden Werth legen, wird nicht bestritten, wir behaupten aber auch obigem entgegen, dass die genannten Kursbücher sich von Ausgabeperiode zu Ausgabeperiode immer grösserer Beliebtheit erfreuen und zwar gerade deshalb, weil sie im Verhältniss zu Preis und Umfang viel enthalten, trotzdem handlich bleiben und bequem in den Kleidertaschen untergebracht werden können. Unsere Behauptung aber wird durch den von Jahr zu Jahr sich steigernden Absatz dieser Bücher zur Genüge bestätigt. — Die zur Verringerung des Umfanges vorgeschlagene Beschränkung des Inhalts derselben vermögen wir als zweckmässig nicht anzuerkennen. Man kann ja, je nach den individuellen Anschauungen und Anforderungen des einzelnen, verschiedener Ansicht darüber sein, welche Angaben in einem Kursbuche werthvoll für das Publikum sind und welche nicht. Unter allen Umständen wird man aber das Richtigste treffen, wenn man möglichst viel bringt und daher dürfte auf seiner Vielseitigkeit die Beliebtheit und Vortrefflichkeit des Reichs-Kursbuches nicht zum geringsten Theile beruhen. Denn „wer Vieles bringt, wird Manchem Etwas bringen“, weil sich jeder dann dasjenige heraussuchen kann, was er zu finden wünscht. Je dürftiger der Inhalt solcher Kursbücher, um so geringer ist ihr praktischer Werth für das grössere Publikum und lediglich engsten lokalen Interessen zu dienen, ist nicht die Absicht und kann nicht die Aufgabe der hier in Rede stehenden Kursbücher sein. Dieselben haben unseres Erachtens in dem Bestreben, auf möglichst beschränktem Raume möglichst Vollständiges zu liefern, bisher höchst Anerkennenswerthes geleistet und es würde schwierig sein, von ihrem gegenwärtigen Inhalte Verschiedenes auszulassen, ohne ihren Zweck zu vereiteln und ohne ihre Brauchbarkeit zu vermindern.

Wenn der Herr Verfasser in dieser Beziehung meint, dass ohne Bedenken die „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften und über Rundreisehefte“ entfernt werden könnten, weil deren Ausgabe als gesondertes Heft bereits stattfinde, so ist darauf aufmerksam zu machen, dass dies nur bezüglich der ersteren Fahrschein-

hefte durchgängig geschieht und geschehen muss, die Bestimmungen über die sogen. festen Rundreisen mit diesen Rundreisetouren selbst aber nur von wenigen Direktionen besonders herausgegeben werden und zwar mit sehr zweifelhaftem Erfolg. Denn derartige kleinere Zusammenstellungen werden, wenigstens nach den diesseitigen Erfahrungen, nur sehr wenig verkauft und steht ihr Absatz mit den Kosten und Arbeiten der Verwaltung in keinem Verhältniss; wohl aber wünscht das Publikum, wie wiederholte Anträge beweisen, die bezüglichen Angaben in den grösseren Kursbüchern zu finden. Es ist dies auch um deswillen wohl begreiflich, weil der Fall verhältnissmässig selten vorkommen wird, dass jemand in einer „Saison" mehrere verschiedene feste Rundreisen zu unternehmen hat und es ihm daher überflüssig zu sein scheint, sich ein Buch, sei es auch noch so billig, zu kaufen, in welchem eine grosse Anzahl ihn gar nicht interessirender Rundreisen verzeichnet stehen.

Dass die „Droschkentarife" verschiedener grösserer Städte in den fraglichen Kursbüchern Aufnahme gefunden haben, halten wir für einen ganz besonderen Nebenvorzug derselben. Wenn der Herr Verfasser meint, dass derjenige, welcher sich eines solchen Fuhrwerks bedient, die Taxe den polizeilichen Bestimmungen gemäss in demselben ausgehängt finde, so ist das im allgemeinen und der Regel nach gewiss richtig, obgleich es dem Fremden doch oft recht schwer werden dürfte, die Taxe in dem Vehikel zu „finden" da dieselbe keineswegs immer offen „aushängt." Dem Reisenden kommt es jedoch gerade darauf an, vorher die Taxe zu wissen, um sich hiernach einzurichten und gegen die üblichen Ueberforderungen der Droschkenführer gewappnet zu sein. Im übrigen aber gehört das Studium eines solchen Tarifs bei der meist kurzen Wagenfahrt, während der man in der fremden Stadt lieber Ausschau halten möchte, nicht gerade zu den angenehmen und leichten Beschäftigungen, dasselbe wird aber während der Dunkelheit meistens zur Unmöglichkeit. Auseinandersetzungen aber mit Droschkenkutschern über die Höhe des Fahrpreises werden gewiss von jedermann thunlichst gründlich zu vermeiden gesucht! Jedenfalls erscheint uns die Aufnahme von Droschkentarifen eine „angenehmere Zugabe" zu sein, als die Angabe der Einwohnerzahl der betreffenden Städte (wie für Möller's Kursbuch vom Herrn Verfasser lobend hervorgehoben wird), die mit den Zwecken eines Kursbuches absolut nichts zu thun haben dürfte.

Die „wichtigeren reglementarischen Bestimmungen" sind im wesentlichen eine Wiederholung des Theil I des Tarifs für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck auf den Preussischen Staatsbahnen, welcher bekanntlich bereits als besonderes Heft herausgegeben und ebenso bekanntlich von keinem Menschen gekauft wird. Dass diese „Bestimmungen", wenn auch in einem handlicheren Formate herausgegeben, als das gegenwärtige grosse Format des Theil I es ist, mehr gekauft werden würden, muss auf das Entschiedenste bezweifelt werden und daher ist der Abdruck derselben in den Kursbüchern ausserordentlich zweckmässig, weil er hier gleichsam als erziehliches Moment wirkt. Denn unwillkürlich und schon aus langer Weile wird der Reisende während der Fahrt häufig einen Blick in diese Bestimmungen werfen und da dieselben für das Reisen höchst wichtiger und vielfach bahnpolizeilicher Natur sind, so wird durch grössere Kenntniss derselben im Publikum sowohl diesem erheblich genützt, als auch den Dienststellen sowie den Verwaltungen selbst manche Weitläufigkeit und Arbeit erspart.

Müssen wir es hiernach für eine entschiedene Verschlechterung halten, wenn die beregten Angaben aus den Kursbüchern künftighin entfernt würden, so sind wir aus den vom Herrn Verfasser angeführten Gründen durchaus damit einverstanden, dass eine Aufzählung „wichtigerer Aenderungen gegen den letzten Sommer- bezw. Winterfahrplan" als vollständig überflüssig bezeichnet werden kann. Alle „amtlichen" Kursbücher enthalten dieselben auch nicht, z. B. nicht das Süddeutsche.

Ebenso theilen wir mit dem Herrn Verfasser die Ansicht, dass das Verlangen des Publikums, wenigstens am Tage vor der Einführung des neuen Fahrplanes die amtlichen Kursbücher an allen Verkaufsstellen vorzufinden, ein voll berechtigtes ist und dass es durchaus wünschenswerth sei, wenn dies schon 2—3 Tage vorher der Fall wäre. Dass dies das eifrigste Bestreben der herausgebenden Verwaltungen ist, ist dem Herrn Verfasser bekannt, ebenso dass der Ausführung bis zum letzten Augenblicke fast jedesmal die ausserordentlichsten Schwierigkeiten entgegenstehen. Dass alles versucht werden muss, dieselben zu überwinden, ist einleuchtend, ob aber das vom Herrn Verfasser hierfür vorgeschlagene Verfahren, wonach Aenderungen, welche nicht 3 Wochen vor dem 1. Juni und 1. Oktober festgestellt sind, in den Kursbüchern keine Berücksichtigung mehr finden und anderweit bekannt gemacht werden sollen, der richtige Weg ist und insbesondere damit dem Publikum besser gedient sein würde, erscheint uns mehr als zweifelhaft. S.

Anmerkung der Redaktion. Wir können die Auffassung des Herrn Verfassers nicht theilen, dass in dem Artikel in Nr. 47 S. 471 d. Ztg. der von den Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen herausgegebenen Kursbücher in wenig anerkennenswerther Weise gedacht sei. Die grossen Vorzüge dieser Kursbücher finden in der Mittheilung volle Würdigung. Dass man über das Maass des Inhaltes der Bücher verschiedener Ansicht sein kann, beweist schon die Abweichung in der Ausstattung der einzelnen Bücher.

Ausnahmesignal für elektrische Eisenbahn-Glockenleitungen.

Im Eisenbahn-Verkehrswesen wird jede, auch die kleinste Verbesserung von Einrichtungen, welche die Betriebssicherheit erhöhen, nur mit Freuden begrüsst werden können. Aus diesem Grunde verfehlen wir nicht, auf eine im neuesten Hefte (Nr. 22) der elektrotechnischen Zeitschrift („Centralblatt für Elektrotechnik") befindliche Abhandlung bezw. Beschreibung einer Einrichtung aufmerksam zu machen, welche der Beachtung durch die Eisenbahnbehörden wohl geeignet erscheint. Es ist dies ein vom Königlichen Telegraphenaufseher H. Sesemann in Erfurt eingeführtes Wecker-Ausnahmesignal für elektrische Eisenbahn-Glockenleitungen.

Eine neuere, den Betriebsverhältnissen auf den Preussischen Staatsbahnen entsprechende Bestimmung gestattet den Stationen zweigeleisig betriebener Strecken die für das Bahnbewachungs-Personal bestimmten elektrischen Läutewerksignale für fahrplanmässige Züge abzugeben, ohne die Nachbarstation vorher davon in Kenntniss zu setzen. Diese Signale bestehen bekanntlich in der einen Fahrtrichtung aus einer Gruppe, in der entgegengesetzten Richtung aus einer Doppelgruppe von Glockenschlägen, welche dem Wärterpersonal anzeigen, dass ein Zug in frühestens 3 Minuten die durch das Signal gekennzeichnete Station verlässt. Infolge dieser Bestimmung kann der Fall eintreten, dass in den Glockenleitungen zu gleicher Zeit von zwei Nachbarstationen Signale abgegeben werden, durch welche das einfache Läutewerksignal in einem doppelten aufgeht. Dieses Vorkommniss kann nur diejenige Station bemerken, welche ein einfaches Signal abgegeben hat, weil nach Abgabe des eigenen Signals nur ein Signal im Stations- bezw. Zimmerläutewerk eintrifft, während andernfalls diesem noch zwei dergleichen zu folgen haben würden.

Bei der grössten Aufmerksamkeit der Signalgebenden ist es nun doch möglich und auch vorgekommen, dass das Aufgehen des einfachen in ein Doppelsignal überhört wird; das Wärterpersonal bleibt dann von dem Abgange eines Zuges ununterrichtet. Es liegt daher im Interesse der Betriebssicherheit durch eine geeignete Vorkehrung dafür zu sorgen, dass ein solcher Fall nicht eintritt, oder aber den Signalgebenden das Ineinanderläuten bestimmter als bisher bemerkbar zu machen, um so mehr, als dieser Mangel in den technischen Einrichtungen den Betheiligten bekannt ist und jedes thatsächliche Vergessen eines Signals auf die Möglichkeit eines Ineinanderläutens geschoben wird, um sich der event. Verantwortung zu entziehen. Eine Vorkehrung, wie ohne besondere telegraphische Vormeldung und ohne Einrichtung einer kostspieligen zweiten Glockenleitung dem beregten Uebelstande abzuhelfen, ist nun seitens des Verfassers der betreffenden Abhandlung in der Ein-

richtung eines lauttönenden Wecker-Ausnahmesignals geschaffen, welches mit absoluter Sicherheit das Ineinanderläuten zweier Signale erkennbar macht. Welche Idee der Sache zu Grunde liegt, wird nachstehend erläutert.

Bekanntlich gehen die für die erwähnten Signale bestehenden Glockenleitungen nur von einer Station zur andern und enthalten sämmtliche dazwischen liegende Läutewerke. Bei jeder Auslösung geben dieselben vermittelst Gewichtsbetriebes eine Anzahl Schläge auf eine Glocke ab und lösen sich hierauf selbstthätig wieder ein.

Die Auslösung geschieht von beiden Stationen durch Abgabe eines mindestens 40 Milli-Ampères starken Stromes, welcher in der Regel einer kleinen magnet-elektrischen Handmaschine (Läuteinduktor) oder einer Batterie entnommen wird. Schaltet man nun die Stromquellen in diese Glockenleitungen, welche mit gleichgerichtetem Arbeitsstrom betrieben werden, derart, dass, wenn von beiden Seiten zu gleicher Zeit Strom in die Leitung gegeben wird, derselbe sich verstärkt und nur diese Stromstärke ausreicht, einen in der Leitung befindlichen Wecker auszulösen, so wird, wenn der betreffende Fall eintritt, dem Signalgeber das Ineinanderläuten durch das mit dem Fallhammer hervorgerufene Ausnahmesignal bestimmt markirt.

Diese Anordnung kann jedoch nur da zur Anwendung kommen, wo die Spannungen der Stromquellen nicht variabel sind. Es kann dieselbe deshalb bei Läuteinduktoren mit Handbetrieb, bei welchen die Spannung von der Tourenzahl des Ankers abhängt, nicht empfohlen werden. Schaltet man jedoch die Induktoren zweier benachbarter Läutewerke so, dass bei gleichzeitiger Stromabgabe die Ströme sich entgegen wirken und gibt bei dieser Anordnung der Leitung einen hohen praktisch zulässigen Ueberschuss zur Erde, so wird in demselben ein Stromtheil, welcher den dabei in Frage kommenden Widerständen entspricht, abgezweigt und zwar muss die grösste Stromstärke bei gleichzeitiger Stromabgabe in denselben auftreten. Durch diese, von den übrigen stark abweichenden Stromstärken ist es nun möglich, das erwähnte Wecker-Ausnahmesignal auszulösen, bezw. den Wecker absolut sicher einzustellen. Man erreicht dies am schnellsten und einfachsten dadurch, dass die nach aussen führende Hauptleitung während der Regulirung isolirt und dann die Anker-Abreissfeder des Weckers nach und nach so stark anspannt, dass die Auslösung des Fallhammers bei geringer Tourenzahl des Induktorankers noch möglich ist.

Ist der Wecker so eingestellt, so kann das durch denselben hervorzurufende Ausnahmesignal nur dann ertönen, wenn
1. ineinander geläutet wird,
2. wenn die Hauptleitung unterbrochen sein sollte.

Beide Fälle sofort zu erkennen, ist für die Betriebssicherheit von grossem Werthe, da in ersterem Fall das ausgebliebene Signal noch nachgeholt, im zweiten Falle dem Lokomotivführer des Zuges vor der Abfahrt noch Warnung ertheilt werden kann.

Die Anlage eines solchen Ausnahmesignal-Weckers mit dem dazu gehörigen Widerstand wird auf etwa 30 ℳ zu stehen kommen, und da nur eine Station um die andere mit diesen Apparaten ausgerüstet zu sein braucht, ist die Einrichtung dieser Glockenleitungen in der besprochenen Weise keine kostspielige.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nachstehend bezeichnete Strecken:
1. Freiberg-Halsbrücke (7,453 km),
2. Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf (11,839 km),
3. Brand-Langenau (4,210 km)

der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, welche spätestens am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Aufhebung des bisherigen Verhältnisses der Wittenberge-Perleberger Bahn und der Bahnstrecke Perleberg-Wittstock zu den Vereins-Bahnstrecken. Mit dem 30. v. Mts. hat das Verhältniss der Wittenberge-Perleberger Bahn und der Bahnstrecke Perleberg-Wittstock (Prignitzbahn), mithin der ganzen Strecke Wittenberge-Wittstock zu den Vereins-Bahnstrecken seine Endschaft erreicht. Vom 1. Juli d. J. ab finden somit die Vereins-Bestimmungen auf den Verkehr der Wittenberge-Perleberger bezw. der Prignitzbahn (Strecke Perleberg-Wittstock) mit den Vereinsbahnen nicht mehr Anwendung.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2613 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 2641 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Vereins-Versammlung (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 2649 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 2680 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2688 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zum Protokoll der am 19./20. Juni d. J. in Berchtesgaden abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 8. Oktober d. J. in Metz, die zweitnächste Sitzung am 8. Januar 1891 in Dresden stattfinden) (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2689 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung des bisherigen Verhältnisses der Wittenberge-Perleberger Bahn und der Bahnstrecke Perleberg-Wittstock zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2690 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die Vereins-Versammlung (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2715 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgischen, Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr April bis Juni d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Mai d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 835,62 Kilometer, folgendes: Im Mai d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 62 Bahnen mit zusammen 35 288,01 km höher und bei 9 Bahnen, mit zusammen 547,61 km niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 59 Bahnen mit zusammen 34 317,75 km höher und bei 12 Bahnen mit zusammen 1 517,87 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 549 812 529 ℳ (283 016 550 ℳ Stammaktien, 80 881 650 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 185 914 329 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 250,39 km, so dass auf je 1 km 169 153 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Mai die Strecken Warburg-Arolsen 24,80 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), Cöthen-Aken 12,57 km, Buffleben-Grossbehringen 17,33 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) und Salzmünde-Saalhafen 0,96 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M.), am 15. Mai Putbus-Lauterbach 2,28 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), am 20. Mai Leopoldshöhe-Stetten 4,82 km, Schopfheim-Säckingen 19,67 km, Weizen-Hintschingen 41,32 km (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen) und Ludwigslust-Malliss 20,66 km (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), am 25. Mai Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz 4,00 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona).

Strategische Bahnen.

Bekanntlich soll die strategische Leistungsfähigkeit des Deutschen Bahnnetzes durch Ergänzungsanlagen erhöht werden.

Die Budgetkommission des Reichstags bewilligte zu diesem Zwecke bereits die durch den Nachtragsetat geforderten 10 305 000 ℳ, ebenso 1 250 000 ℳ zur Anlage einer unterirdischen Telephonlinie von der Bayerischen Grenze bei Hof über Chemnitz bis Dresden.

Bei den ersterwähnten Bauten handelt es sich, wie der „Berl. Act." mittheilt

A. um Ergänzungsbauten auf vorhandenen Strecken, nämlich
 1. durch Herstellung zweiter Geleise auf den Strecken Lissa-Posen, Neunkirchen-Schleifmühle-Saardamm (Forbach), Ruhnow-Neustettin-Konitz,
 2. durch Herstellung von besonderen örtlichen Anlagen (Ladevorrichtungen, Kreuzungsgeleisen usw.) an verschiedenen Punkten;

B. durch Umbau (Verlegung) der schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast (Bayern);

C. durch den Bau einer festen Brücke über die Weichsel bei Fordon im Zuge einer Preussischerseits geplanten Bahn von Fordon über Culmsee etwa nach der Station Schönsee der Thorn-Insterburger Eisenbahn.

Zu diesem Zwecke sind seinerzeit von Reichs wegen im Einvernehmen mit den betheiligten Bundesregierungen die erforderlichen technischen Erhebungen veranlasst und auf Grund des Ergebnisses derselben nunmehr bezügliche Abkommen getroffen worden.

Im einzelnen ist dabei nachstehendes zu bemerken: Lissa-Posen. Die Strecke ist 68,6 km lang. Der Grunderwerb ist bereits zweigeleisig bewirkt. Die Kosten für den Ausbau des zweiten Geleises sind auf 2 870 000 ℳ vorläufig veranschlagt worden. Neunkirchen-Schleifmühle-Saardamm (Forbach). Die Strecke ist 27 km lang. Nur stellenweise ist Grund und Boden für das zweite Geleise vorhanden. Der Ausbau wird besonders vertheuert durch einen auf der Strecke befindlichen Tunnel. Die Kosten für den Ausbau des zweiten Geleises sind auf 3 350 000 ℳ vorläufig veranschlagt worden. Ruhnow-Neustettin-Konitz. Die Strecke ist 149,1 km lang. Der Grunderwerb ist bereits zweigeleisig bewirkt. Die Kosten für den Ausbau des zweiten Geleises sind auf 7 670 000 ℳ, die Kosten für die besonderen örtlichen Ergänzungsanlagen auf 1 902 740 ℳ veranschlagt worden. Die näheren Festsetzungen über die Verlegung der schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast (Bayern) bedürfen bei den dort vorliegenden schwierigen Verhältnissen der eingehendsten Vorarbeiten und eines auf Grund derselben aufzustellenden genauen Projektes. Erst ein solches wird einen Anhalt gewähren für die aus dem Umbau erwachsenden Kosten. Die Kosten für den Bau einer festen Weichselbrücke bei Fordon sind überschläglich auf 10 500 000 ℳ veranschlagt worden. Keine der geplanten Ergänzungs- bezw. Neuanlagen ist für jetzt als ein Bedürfniss für den gewöhnlichen Verkehr zu bezeichnen, oder wird es, soweit sich übersehen lässt, in absehbarer Zeit werden, immerhin gewähren sie aber auch Vortheile für die Bahnen selbst. In Anlehnung an die dieserhalb in früheren Fällen erzielte Verständigung ist daher auch diesmal eine konkurrirende Betheiligung der als Eigenthümer der betreffenden Bahnstrecken in Betracht kommenden Einzelstaaten vorgesehen. Das Reich trägt hiernach vorbehaltlich der noch ausstehenden endgültigen Feststellung der Bausummen an Herstellungskosten: bei Lissa-Posen 60 % = 1 722 000 ℳ, bei Neunkirchen-Schleifmühle-Saardamm (Forbach) 60 % = 2 010 000 ℳ, bei Ruhnow-Neustettin-Konitz 80 % = 6 136 000 ℳ; besondere örtliche Ergänzungsanlagen 1 514 000 ℳ; Projektbearbeitung für den Umbau der schiefen Ebene bei Neuenmarkt-Marktschorgast 20 000 ℳ; Bau einer festen Weichselbrücke bei Fordon 60 % = 6 300 000 ℳ, Summa 17 702 000 ℳ. Soweit zu den in Aussicht genommenen Leistungen der einzelnen Verwaltungen die Genehmigung der Landtage nicht bis zum erforderlichen Beginn der Bauausführungen beschafft sein sollte, wird seitens des Reichs der ganze Baubedarf vorschussweise bereit zu stellen sein. Das Erforderniss für das erste Jahr ist mit Rücksicht auf diese Eventualität auf 10 505 000 ℳ bemessen worden. Vorstehender Betrag würde, dem Verwendungszwecke gemäss und den Vorgängen entsprechend, durch Anleihe zu decken sein.

Fahrtunterbrechung auf Eisenbahn-Fahrkarten.

Die Bestimmungen von Fahrtunterbrechungen auf Grund von Eisenbahn-Fahrkarten haben in letzter Zeit von zuständiger Seite eine Klarstellung erfahren. Die wichtigsten dieser Bestimmungen, wie sie zur Zeit gelten, sind nach der „Schles. Ztg." folgende: Bei Benutzung einer einfachen Fahrkarte ist eine einmalige, bei Benutzung von Rückfahrkarten je eine einmalige Unterbrechung der Fahrt auf der Hin- und Rückreise gestattet. Die Fahrkarten sind in solchen Fällen sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstande zur Anbringung des Fahrtunterbrechungs-Vermerks auf der Karte vorzulegen. Die Benutzung von Rundreiseheften oder anderer in Heftform hergestellter Fahrkarten, also auch der im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Ausgabe gelangenden zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, gibt dem betreffenden Reisenden das Recht, auf den Anfangs- und den Endstationen jedes in dem Heft enthaltenen Abschnittes, sowie auf den im Abschnitt etwa besonders namhaft gemachten Aufenthaltsstationen die Fahrt ohne weitere Förmlichkeit, d. h. ohne eine Bescheinigung durch den Stationsvorstand und ohne Abstempelung zu unterbrechen. Ausserdem ist es aber dem Reisenden gestattet, auf allen übrigen in dem Abschnitt nicht genannten Stationen der Strecke, für welche der Abschnitt gilt, Aufenthalt zu nehmen, sofern nur, gleichwie dies oben für einfache und Rückfahrkarten als erforderlich bezeichnet worden ist, das Fahrkartenheft sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstand vorgelegt wird. Bei zusammenstellbaren Fahrscheinheften bedarf es auf den Schweizerischen Eisenbahnen eines solchen Vermerkes seitens des Stationsvorstandes nicht. Auf Grund einfacher Fahrkarten muss nach erfolgter Fahrtunterbrechung die Reise spätestens am nächstfolgenden Tage mit einem nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge fortgesetzt werden. Auf Rückfahrkarten (einschliesslich der nach Badeorten zur Ausgabe gelangenden Sommerkarten), Rundreisehefte und zusammenstellbare Fahrscheinhefte kann die Reise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen werden. Bei einer Aenderung des ursprünglichen Reiseweges, wie solche unter gewissen Voraussetzungen nach erfolgter Umschreibung der betreffenden Abschnitte bei Rundreiseheften und zusammenstellbaren Fahrscheinheften im Bereich der Preussischen Staatsbahnen zulässig ist, darf eine Fahrtunterbrechung auf dem neu gewählten Wege nicht erfolgen. Nach ordnungsmässig bescheinigter Fahrtunterbrechung kann die Weiterreise innerhalb der vorstehend angegebenen Fristen auch von einer anderen, der Zielstation näher gelegenen Station desselben Bahnweges aus fortgesetzt werden. Nach Ablauf des letzten Tages der Gültigkeitsdauer ist die Unterbrechung der Fahrt nicht mehr gestattet. Ist auf einer Unterwegsstation bis zur Abfahrt des nächsten Anschlusszuges ein mehrstündiger Aufenthalt oder ein Uebernachten nothwendig, so wird dies als Fahrtunterbrechung nicht gerechnet. Ebenso gilt das Warten auf denjenigen Zug, mit welchem der Reisende die Zielstation früher erreichen kann, als bei Benutzung eines vorher abgehenden Zuges, nicht als Fahrtunterbrechung. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer tritt infolge der Fahrtunterbrechung niemals ein. Bei Benutzung der im Sommer auf gewissen Strecken zur Ausgabe gelangenden Sonntags-Rückfahrkarten und Sonntags-Sonderzugkarten ist die Fahrtunterbrechung ausgeschlossen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die für den 1. d. Mts. in Aussicht genommene Betriebseröffnung der Neubaustrecke Pratau-Torgau voraussichtlich erst am 15. d. Mts. stattfinden.

Eröffnung der neuen Linien Bensberg-Hoffnungsthal und Karolinensiel-Harle.

Am 1. d. Mts. wurden dem öffentlichen Verkehr übergeben:

1. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld von der Neubaustrecke Bensberg-Immekeppel die Strecke Bensberg-Hoffnungsthal mit den Zwischenstationen Forsbach und Rösrath,

2. im Bezirk der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg die als Verlängerung der Jever-Karolinensieler Eisenbahn erbaute Strecke Karolinensiel-Harle mit der Haltestelle Harle. Dieselbe dient bis auf weiteres lediglich während der Badezeit zur Vermittelung des Personen- und Gepäckverkehrs mit den Nordseeinseln Wangeroog und Spikeroog.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrhein.).

Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Hetzerath und Schweich der Moselbahn liegende Haltepunkt Föhren für den Personenverkehr — ohne Gepäckabfertigung — eröffnet worden.

Umtausch bezw. Kündigung von Eisenbahnobligationen.

Die Königliche Eisenbahndirektion Breslau erlässt jetzt ebenfalls eine Bekanntmachung, wonach die Inhaber der seiner Zeit gegen $3^1/_2$ % Staats-Schuldverschreibungen angemeldeten 4 bezw. $4^1/_2$ % Prioritätsobligationen der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn Lit. B von 1868 und von 1879 und der ehemaligen Rechte Oderufer-Eisenbahn Serie II von 1881 vom 1. Juli d. J. ab zur Ausführung des Umtausches in Breslau und in Berlin (Leipziger Platz Nr. 17) usw. kostenfrei einzureichen sind.

Baden: Mannheim-Heidelberger Eisenbahn.

Nach dem „Berl. Act." soll einem Konsortium, bestehend aus der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, der Rheinischen Kreditbank, dem Bankhause W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim und dem Eisenbahnunternehmer Herrmann Bachstein in Berlin, die Konzession zum Bau der Lokalbahn von Mannheim nach Heidelberg ertheilt worden sein.

Anwendung der Instruktion für das Central-Wagen-Abrechnungsbüreau usw. auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn, Westholsteinische, Unterelbesche und Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn.

Vom 1. d. Mts. ab finden die Instruktionen für das Central-Wagen-Abrechnungsbüreau der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, gültig vom 1. April 1881, nebst den hierzu erlassenen ergänzenden Bestimmungen, sowie die Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussischen Staatsbahnen sowie der diesen Vorschriften beigetretenen Deutschen Eisenbahnen, gültig vom 1. Oktober 1887, nebst den hierzu erlassenen ergänzenden Bestimmungen auf die in Gemässheit des Gesetzes vom 9. Mai 1890 auf den Staat übergegangenen Eisenbahnen, nämlich: die Westholsteinische Eisenbahn, die Holsteinische Marschbahn, die Unterelbesche Eisenbahn und die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn gleichmässige Anwendung. Die Westholsteinische Eisenbahn und die Holsteinische Marschbahn sind dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona, die Unterelbesche Eisenbahn demjenigen zu Hannover, die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn demjenigen zu Erfurt zugetheilt.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Nach dem Bericht für 1889/90 hat der Verkehr einen recht erfreulichen Aufschwung genommen. Die Steinsendungen für einen Chausseebau endeten im August und lieferten dem Jahr nur noch 3 134 ℳ gegen 31 945 ℳ im Vorjahr. Trotzdem brachte der Betrieb 23 730 ℳ mehr, wovon 19 685 ℳ auf den Personenverkehr fallen. Dieses Mehr erklärt sich hauptsächlich aus verstärktem Verkehr der Seebäder Horst und Deep. Im Güterverkehr haben Sendungen feuchter Stärke, Getreide und Kartoffeln die Einnahmen günstig beeinflusst. Die Bahn vereinnahmte insgesammt 706 577 ℳ; Betriebsausgaben 368 086 Mark. Rest 338 492 ℳ. Davon Einlage in die Fonds 23 044 ℳ; bleiben 315 448 ℳ. Davon Abtrag einer Schuld 20 000 ℳ; 4,5 % beiden Aktiengattungen 283 500 ℳ; Eisenbahnsteuer usw. 8 289 Mark; Vortrag 3 658 ℳ.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

In der am 26. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurden sämmtliche Anträge (wie solche in Nr. 45 S. 458 d. Ztg. angegeben wurden) genehmigt.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die am 23. v. Mts. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung beschloss die Herabsetzung des Grundkapitals auf 500 000 ℳ und genehmigte die vorgeschlagene Aenderung der Satzungen.

Mecklenburgische Südbahn.

Die Einnahmen im Jahre 1889 betrugen nach dem Jahresbericht: aus dem Personenverkehr 164 249 ℳ, aus dem Güterverkehr 186 617 ℳ, für Ueberlassung von Bahnanlagen 300 ℳ, desgleichen von Betriebsmitteln 12 518 ℳ und aus sonstigen Quellen 3 086 ℳ, zusammen 366 769 ℳ. Es ergab sich somit aus allen Verkehrszweigen für ein Kilometer durchschnittlicher Jahres-Betriebslänge eine Einnahme von 3 149 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 203 744 ℳ, d. i. auf das Kilometer Bahnlänge 1 749 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 163 025 ℳ. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung betragen die Kosten des Betriebes für die Gesellschaft laut Betriebsvertrag 356 607 ℳ und die Kosten der allgemeinen Verwaltung den Rest der sich auf 366 769 ℳ belaufenden Betriebseinnahmen mit 10 162 ℳ, so dass noch 62 649 ℳ verbleiben, welche dem Betriebsunternehmer aus künftigen Ueberschüssen zu zahlen sind. Letztere Summe ist mit dem entsprechenden Vortrag der Vorjahre auf 489 607 ℳ angewachsen. Die Lokalbetriebs-Eisenbahngesellschaft zahlt nach ihrer Garantie aus eigenen Mitteln 4 % den Prioritäts-Stammaktien und 3 % den Aktien. Die erstere Garantie endet mit Schluss des laufenden Jahres.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Nach dem 1889er Jahresbericht der von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen, H. Bachstein, betriebenen Bahn wurden im Jahre 1889 zusammen 87 420 Personen und 62 427 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 77 373 ℳ, aus dem Güterverkehr 93 727 ℳ und aus sonstigen Quellen 10 022 ℳ, zusammen 181 122 ℳ. Den Einnahmen steht eine Ausgabe von 62 071 ℳ gegenüber; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 119 051 ℳ, welcher wie folgt zu verwenden ist: a) an die Gesellschaft der Bahn: Einlage in den Erneuerungsfonds 8 000 ℳ, desgleichen in den Reservefonds 1 000 ℳ, 4 % vom Anlagekapital und den Grunderwerbskosten 29 200 ℳ, besondere Zinsen 200 ℳ, Zuschuss für Tilgung und Zinsen der Anleihe zur Betheiligung beim Aktienkapital der Mecklenburgischen Südbahn (3 % von 120 000 ℳ) 3 600 ℳ, zusammen 42 000 ℳ; b) an den Betriebsunternehmer: Zinsenzuschuss der von demselben angekauften Aktien 14 560 ℳ und für Betriebsführung, Gewinn usw. 62 491 ℳ. Die Gesellschaft selbst hat vereinnahmt die Zahlungen des Betriebsunternehmers mit 42 000 ℳ, Zinsen und Dividende aus Beständen 3 772 ℳ, verschiedene Einnahmen einschliesslich Einziehung des gesetzlichen Reservefonds 6 011 ℳ, Vortrag 363 ℳ, zusammen 52 146 ℳ. Nach Abzug der Zinsen mit 8 800 ℳ, der Einlage in den Erneuerungsfonds mit 8 000 ℳ, in den Reservefonds mit 1 000 ℳ und verschiedener sonstiger Ausgaben mit 3 113 ℳ verbleiben 31 233 ℳ. Hiervon sind 31 050 ℳ zur Vertheilung einer 4½ % Dividende zu verwenden und der Rest von 183 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Rhene-Diemelthaler Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte der Verwaltung der von Bredelar nach Martenberg führenden, 11 km langen, schmalspurigen Rhene-Diemelthaler Eisenbahn, entnehmen wir nachstehende Angaben:

Im Betriebsjahre 1889/90 wurden auf der nur dem Güterverkehre dienenden Bahn 37 t Eilstückgut und 812 t Frachtstückgut, dann 610,53 t zu gewöhnlichen Frachtsätzen und 201,30 t zu ermässigten Frachtsätzen, ferner 75 791 t Wagenladungsgüter auf durchschnittlich 9,06 km, mithin 694 361 tkm befördert. Die Einnahme hierfür betrug 38 332 ℳ oder für das Tonnenkilometer 0,06 ℳ und für die Tonne 0,50 ℳ. Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr um annähernd 5 000 t abgenommen. Die Lokomotiven haben 18 030 km im Zugdienst und 8 752 km im Verschubsdienst, zusammen 26 782 km und die Wagen 576 072 Achskm zurückgelegt. Im ganzen wurden 845 Züge gefahren, welche zusammen 76 640 t Güter, also durchschnittlich je 90,69 t gefahren haben.

Am Schlusse des Jahres 1889/90 betrug das Anlagekapital 751 923 ℳ. Die Einnahmen ergaben aus dem Güterverkehr 39 187 ℳ und zusammen 40 102 ℳ. Die Ausgaben betrugen zusammen 31 898 ℳ. Von dem Ueberschusse in Höhe von 8 204 ℳ gehen an Rücklagen für den Erneuerungs- und Reservefonds 603 ℳ und für die Eisenbahnsteuer 190 ℳ ab, während der Rest von 7 601 ℳ unter die Interessenten vertheilt wird.

Werra-Eisenbahn.

In der am 26. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung waren 5 760 Aktien vertreten. Der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 49 S. 494, siehe auch die Bilanz in der Beilage zu voriger Nummer S. III) und die Vertheilung einer Dividende von 3 % wurde genehmigt und die ausscheidenden Aufsichtsrathsmitglieder wiedergewählt.

Eisenbahngüter-Nebenstellen.

Am 1. d. Mts. hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin in Crampas für die nicht an der Eisenbahn gelegenen Orte Crampas und Sassnitz eine Güternebenstelle für Eil- und Frachtstückgut eröffnet. Daneben bleibt die in Sagard eingerichtete Güternebenstelle bestehen.

Güternebenstellen sind für die bevorstehende Badezeit versuchsweise auch in Sassnitz und Zinnowitz vom 1. d. Mts. ab eingerichtet worden. — Den Badereisenden wird es willkommen sein, dass sie hierdurch der lästigen und kostspieligen Beförderung des Gepäckes nach dem Bahnhofe und der Abholung desselben mittelst besonderen Fuhrwerkes überhoben sind. Um das Reisegut von Berlin nach Sassnitz oder Zinnowitz bis in die dort angemiethete Wohnung zu befördern, braucht man jetzt nur eine Postkarte, welche mit Vordruck in jeder Postanstalt für 5 ₰ zu haben ist, dem Muster entsprechend auszufüllen und an die Güterabfertigungsstelle auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin zu senden. Dann wird das Gut eisenbahnseitig aus der Wohnung abgeholt und dem Badegaste bis in die im Bade angemiethete Wohnung befördert. Auch das Signiren des Gutes und die Ausfüllung des beizugebenden Frachtbriefes übernimmt auf Verlangen der das Gut abholende Rollfuhrmann. Wer eine Badewohnung noch nicht hat, kann das Gut durch den Vermerk „Güternebenstelle Zinnowitz bezw. Sassnitz bahnlagernd" dorthin leiten und nachdem er sich die Wohnung gemiethet, dorthin überführen.

Aus der Schweiz.

Konzession einer Eisenbahn von Scherzligen nach Bärligen.

Die Bundesversammlung hat den Herren Oberst Besgouttes, Pümpin und Herzog die Konzession ertheilt für eine normalspurige Eisenbahn von Scherzligen nach Bärligen auf dem linken Ufer des Thunersees. Zur Begründung des Gesuches ist angeführt worden, dass schon seit der Erstellung der Bödelibahn die Lücke einer Bahnverbindung zwischen den Stationen Scherzligen der Centralbahn und Bärligen der Bödelibahn sich fühlbar mache, namentlich aber seitdem durch die Brünigbahn eine bequemere und raschere Verbindung zwischen Luzern und dem Berner Oberland hergestellt worden sei und nunmehr die Berner Oberlandbahnen auch Interlaken mit Lauterbrunnen und Grindelwald in Schienenverbindung bringen. Allgemein sei während der Sommersaison die Klage über den grossen Zeitverlust in Scherzligen und Bärligen durch das Umsteigen der Reisenden und das Umladen von Gepäck und Stückgütern vom Bahnzug auf das Dampfboot und umgekehrt. — Die projektirte Bahn nimmt ihren Anfang in der Station Scherzligen der Centralbahn, wendet sich alsbald nach Südwesten und in gerader Richtung über Dürrenast gegen Schoren und von hier südöstlich nach dem Dorfe Gwatt, wo eine Station vorgesehen ist. Bei Strättligen überschreitet die Bahn den Kander und wird von hier aus direkt nach Spiczmoos und Spicz führen. Weiter zieht sich die Bahn hinter dem Dorfe Faulensee durch bis zur Gipsmühle bei Krattigen, wo die Bahn das Seeufer erreicht, dem sie nun über Leissigen, welches eine Station erhält, bis Bärligen zum Anschluss an die Bödelibahn folgt. Die Gesammtlänge der Linie beträgt 21,5 km. Die Gefällsverhältnisse sind im allgemeinen günstige, die Maximalsteigung beträgt 12 %. Das Konzessionsgesuch setzt voraus, dass der Betrieb dieser Anschlussbahn entweder von der Centralbahn oder der Bödelibahn werde übernommen werden. Die Erstellungskosten sind zu 3 500 000 Frcs. veranschlagt.

Konzession einer Zahnradbahn von der Station Glion zu den Felsen von Naye.

Die Bundesversammlung hat eine Zahnradbahn von Glion zu den Felsen von Naye konzedirt. Die Gesuchsteller berufen sich darauf, dass sie als Begründer und Aktionäre der Drahtseilbahn Territet-Glion Gelegenheit hatten, sich von dem grossen Vortheil, welchen dieses Unternehmen der Gegend brachte, zu überzeugen; sie halten dessen Weiterentwickelung gegenwärtig für wichtig und demgemäss den Zeitpunkt für gekommen, um die Seilbahn nicht blos bis Caux, dem 1881 von den Initianten in Aussicht genommenen Endpunkt, sondern bis zu den Felsen von Naye, einem der schönsten Aussichtspunkte der Westschweiz, fortzusetzen. Mit Rücksicht auf seine Höhe gehöre dieser Aussichtspunkt zu den am leichtesten erreichbaren Gipfeln dieser Art. — Die Länge der Linie beträgt, horizontal gemessen, ungefähr 6 400 m. Sie beginnt bei der Station Glion, zieht sich über das Gebiet der Gemeinden Planches, Veytaux und Villneuve und endigt ungefähr 100 m unterhalb der Felsen von Naye. Die Steigung beträgt in den Stationen nicht mehr als 6 %, in der offenen Linie im Maximum 25 %. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 60 m vorgesehen. Es ist vollständig eiserner Oberbau in Aussicht genommen. Die Zahnstange nach System Abt wird in 2 Lamellen und auf den Strecken mit ganz schwacher Steigung in blos 1 Lamelle bestehen. Die Spurweite beträgt 80 cm. Die Lokomotiven entsprechen denjenigen der Monte Generosobahn. Der Kostenvoranschlag lautet auf 1 700 000 Frcs. oder 242 900 Frcs. für 1 km.

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (event. streckenweise Zahnradbahn) von Filisur nach Samaden (Albulabahn).

Die Konzession für diese Bahn ist ertheilt worden. Der Konzessionsbewerber führt an, dass die Bündnerischen Eisenbahnbestrebungen alle dahin zielen, den diesseitigen Kantonstheil mit dem Engadin als Hauptcentrum des für den Kanton so wichtigen Fremdenverkehrs zu verbinden, und dass die Bündnerische Centralbahn Chur-Thusis-Filisur, deren Zustandekommen in nicht ferner Zeit erwartet werden könne, als Stammlinie für eine Anzahl Ausläufer dienen und eine rationelle Entwickelung eines Bündnerischen Eisenbahnnetzes ermöglichen solle. Die natürliche Fortsetzung der Centralbahn nach dem Engadin führe über den Albula, von Filisur über Bergün und Palpuogna nach Samaden, von wo aus die Verbindungen mit Italien und Oesterreich hergestellt werden können. Die Bahn ist als Adhäsions- und event. mit theilweiser Anwendung von Zahnstangen projektirt und hat bei einer Länge von 26,5 km einen Höhenunterschied von 995,5 m zu überwinden. Bei Anwendung des reinen Adhäsionssystems würde zur Ueberwindung dieser Höhendifferenz, selbst bei einer Maximalsteigung von 45 ‰, die Bahnentwickelung eine Länge von 33 km erfordern und zwar in einer Höhenlage zwischen 1 500 und 1 950 m. — Die Länge der Adhäsionsstrecken beträgt 15 km oder 56 %, jene der Zahnradstrecken 11,4 km oder 44 % der ganzen Bahnlänge. Die Maximalsteigung der Zahnradstrecken beträgt 90 ‰, diejenige der Adhäsionsstrecken 30 ‰. Der Minimalradius ist zu 100 m angenommen. Die Bahn erhält die Stationen: Filisur (Endstation der Centralbahn), Bellaluna, Bergün, Weissenstein, Bevers und Samaden. Als Traktionsmittel sollen für Adhäsion und Zahnrad kombinirte Lokomotiven zur Verwendung gelangen, während das übrige Betriebsmaterial demjenigen der Linie Thusis-Filisur angepasst wird. Auf den Zahnradstrecken ist eine zweitheilige Abt'sche Zahnstange in Aussicht genommen. Die Spurweite ist zu 1 m angenommen. Die Baukosten sind zu 8 Millionen Francs veranschlagt.

Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn auf den Uetliberg bei Zürich.

Die Bundesversammlung hat die Konzession für eine Zahnradbahn auf den Uetliberg verweigert in der Ansicht, dass es nicht gerechtfertigt wäre, die verlangte Konzession für eine Konkurrenzbahn ohne weiteres zu ertheilen und ein bestehendes Bahnunternehmen, das bisher bestrebt war, der ihm zufallenden Aufgabe zu genügen und zwar ohne selbst dabei zu lukriren, dem Untergang zu überantworten, blos aus dem Grunde, weil der neue Bewerber niedrigere Taxen vorsieht. Denn vor allem frägt es sich, ob die vom Konzessionsbewerber vorgeschlagenen Taxen als ernstgemeinte und auf die Dauer haltbare angesehen werden können oder ob nicht vielmehr die Absicht zu Grunde liegt, zunächst durch Taxunterbietung die bestehende Unternehmung zu ruiniren und dann, nachdem die Konkurrenz beseitigt, die dem Publikum gebotenen Erleichterungen abzuschaffen und, soweit möglich, die Taxen wieder hinaufzuschrauben. Ferner ist nicht ausser Acht zu lassen, dass es sich doch wesentlich um eine Luxusbahn handelt und dass in einem solchen Falle, wo zumeist die Annehmlichkeit und kein nothwendiges Bedürfniss der Bevölkerung im Spiele ist, die Taxfrage ungleich weniger Bedeutung hat, als bei einer Bahn, welche den Interessen des allgemeinen Verkehrs zu dienen hat.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Teramo-Aquila. Nach Beendigung der Vorarbeiten für diese wichtige Querverbindungslinie ist festgestellt, dass der Bahnkörper ab Teramo im Vomanothal aufwärts gehen, den Appennin am Rande der Hochebene von Porcinara überschreiten und durch das Aternothal nach Aquila hinuntersteigen soll; der Aufstieg würde 46,7 und der Abstieg 38,6 km messen. Der Kostenanschlag gibt rund 812 000 L. für jedes Kilometer der ansteigenden und 326 400 L. bei der abfallenden Strecke an, also im Durschschnitt 592 000 L. für jedes der 85 km Länge. Es werden 6 grosse Brücken bezw. Viaduktbauten und 71 Tunnels von zusammen 23,2 km (der grösste 1,9 km) Länge erforderlich; die in Aussicht genommenen Bahnhöfe heissen: Frondarola, Altavilla, Albi, Campotosto, Montereale, Cagnano, Pizzoli-Barete, S. Vittorino und (Haltestelle) Cappito.

Rom-Florenz. Zwischen den Stationen Chiusi und Ficulle soll bei dem Ort Ponticelli ein neuer Bahnhof gleichen Namens gebaut werden.

Barletta-Spinazzola. Für diese Bahn IV. Kategorie liegt der endgültige Bauplan vor: die ganze Länge beträgt 65,8 km, wobei ab Barletta 1,5 km gemeinsam mit der Linie Foggia-Bari und vor Spinazzola 3,5 km gemeinschaftlich mit der Bahn Rochetta Melfi-Gioja del Colle laufen, wenngleich auf besonderem Unterbau. Die Endbahnhöfe müssen erweitert werden, und an Zwischenpunkten sind auf 14,9 km Haltestelle S. Ferdinando, auf 24,9 km Bahnhof Canosa, auf 43,4 km Bahnhof Minervino-Murge und auf 53 km Haltestelle Acquatetti vorgesehen. Die Bauausführung hat mässige Schwierigkeiten zu überwinden, indem die grossen Kunstbauten in 7 Viadukten von 30 bis zu 90 m in gesammter Lichtweite und 3 Tunnels von zusammen 1 km Länge bestehen.

Bologna-Verona. Für die 24 km lange Strecke S. Felice-Revere liegt ebenfalls der endgültige Bauentwurf vor mit einem Kostenanschlag von 2 700 000 L. Es sind 4 mittlere Kunstbauten (Brücken) und die Bahnhöfe Mirandola und Revere beabsichtigt; der Bau ist mit Schwierigkeiten nicht verknüpft und erfordert einschliesslich des Oberbaues an Kosten 2 704 000 L.

Isernia-Campobasso. Nach dem endgültig festgesetzten Bauplan der 9,2 km langen Theilstrecke Bojano-Cantalupo del Sannio ist dieselbe auf 220 000 L. Kosten für jedes Kilometer veranschlagt. Es sind auf der kurzen Strecke 2 grössere und 4 mittlere Brücken in Eisen sowie 25 kleine Kunstbauten nothwendig; ferner ist ausser dem vorläufigen Endbahnhof Cantalupo noch eine Haltestelle bei S. Massimo vorgesehen. Der Bau soll in 15 Monaten vollendet sein.

Dogliani-Monchiero. Die Stadtverwaltung von Dogliani hat als Konzessionärin die Verlängerung der Baufrist um 1 Jahr nachgesucht.

Kleinere Mittheilungen.

Bautenanleihe. Die zur Beschaffung der Baukosten der Linien Eboli-Reggio, Messina-Cerda und Küste Catanzaro zur Meerenge von Veraldi verausgabten besonderen Staatspapiere sind ausnahmsweise mit 5 % verzinslich und von 1895 ab in 50 Jahren einzulösen, auch sind die anderweiten allgemeinen Konvertirungsbestimmungen darauf nicht anwendbar. Die Königliche Genehmigung erfolgte am 30. April d. J.

Innere Kolonisation des Königreiches. Die drei grossen Verwaltungen sind dahin übereingekommen, zu Zwecken der inneren Kolonisation des Landes besondere Erleichterungen auf ihren Linien gemäss Wünschen des Generalinspektorates der Eisenbahnen eintreten zu lassen. Hierbei wird indessen eine Abänderung der bezüglichen Bestimmungen nöthig und beantragt, in dem Sinne, dass den wiederholt vorgekommenen Missbräuchen bei der Beförderung von Tagelöhnern und Arbeitern in grösserer Anzahl ein Zügel angelegt wird.

Tram- und Seilbahnen.

Vom Italienischen Tramwayverein. Die Tagesordnung für die Hauptversammlung am 29. und 30. Mai enthält einige wichtige Berathungsgegenstände von allgemeinem Werth, namentlich die Anbahnung gleichmässiger überall geltender Bestimmungen für die Benutzung der Bahnen bezw. für die Reisenden, und eine allgemeine Vorschrift für Annahme und Beförderung von Maschinenführern und -Heizern. Von den Fragen bezüglich der Tramways mit mechanischer Treibekraft sind noch diejenigen wegen Fortfalles eines besonderen Heizers auf minder verkehrsreichen Strecken und wegen der Vortheile von selbstthätigen Schmiervorrichtungen bemerkenswerth. Die auf den Fortfall des Heizers bezüglichen Fragen würden diejenigen Italienischen und Auslandsbahnen festzustellen haben, bei denen ein betreffender Versuch bereits gemacht worden ist, ferner werden als dazugehörig erbeten Mittheilungen über Art der Lokomotiven und der Bremse, sowie, ob das Zugpersonal auf die Maschine gelangen kann, die Beschaffenheit des Wagens, die bezüglichen Polizeivorschriften und die etwa zu befürchtenden Nachtheile.

Dampftram Padua-Piove. Die Venezianische Baugesellschaft hat den Bau soweit gefördert, dass sie diese Linie zu Ende Juni wird in Betrieb nehmen können.

Die Florentiner Tramways haben für das letzte Betriebsjahr 6 L. (im Vorjahre 8 L.) als Dividende gebracht.

Dampftram Broni-Pavia. Der Entwurf für diese 19 km lange neue Linie bis zur Verbindung mit dem Tram Pavia-S. Angelo beabsichtigt nach der „Lombardia" die Provinzialstrasse zu benutzen und die Uebersetzung des Po mittelst einer besonders eingerichteten Dampffähre zu bewirken. Die Kosten werden auf 750 000 L. und die Einnahme so veranschlagt, dass sich das aufgewendete Kapital mit reichlich 5 % verzinst. Die Ticinobahn-Gesellschaft wird wahrscheinlich den Bau und Betrieb übernehmen.

Dampftram Borgo S. Donnino-Salsomaggiore ist am 17. Mai in den öffentlichen Betrieb gesetzt worden.

Dampftram Messina-Barcellona. Am 19. Mai wurde die kleinere Hälfte desselben, die Strecke Messina-Faro, dem Betrieb übergeben. Der Rest der durchweg in Bauangriff genommenen Linie soll noch im laufenden Jahre zur Eröffnung gelangen.

Seilbahn von Bergamo auf den S. Vigilioberg. Der Konzessionar der Seilbahn zwischen Ober- und Unter-Bergamo, Ingenieur Ferretti, will nunmehr auch die genannte Linie bauen, welche vom Thore S. Giacomo ausgehend einen bequemen Verkehr längs des mit Häusern und Villen besetzten Abhanges vermitteln soll. Wie die „Perseveranza" hinzufügt, verlangt der Erbauer keinerlei Beihilfe zu dieser Anlage.

Seilbahn bei Regoledo. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, dass versuchsweise bei dem Bahnhof Regoledo eine Seilbahn behufs Verbindung der dortigen Wasser-Heilanstalt mit der Eisenbahnlinie Lecco-Como angelegt werden darf. St.

Aus Griechenland.

Eisenbahn Missolonghi-Agrinion.

Diese dem Direktor der Gewerbe-Vorschussbank, Ch. Apostolides, unter der Bedingung, für den Betrieb eine Hellenische Gesellschaft zu bilden, konzessionirte Linie, welche von Belgischen Unternehmern gebaut wird, soll eine ebenfalls dem Apostolides konzessionirte Verlängerung von Missolonghi nach Cryoneri (15 km) erhalten; zu den auf 2 Millionen Francs veranschlagten Anlagekosten, deren Höhe durch die Herstellung einer 300 m langen Brücke über den Evinosfluss und anderer Kunstbauten in diesem Flusse, sowie eines Hafendammes in Cryonere bedingt wird, trägt der Staat 300 000 Frcs. bei.

Die fertiggestellten Vorarbeiten für die in strategischer Beziehung sehr wichtige entgegengesetzte Verlängerung von Agrinion bis Arta an der Türkischen Grenze unterliegen z. Zt. der Prüfung im Ministerium.

Eisenbahn Piräus-Larissa.

Ursprünglich beabsichtigte die Griechische Regierung bekanntlich, die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn an einen Privatunternehmer zu vergeben; da sie indessen Anerbietungen unter günstigen Bedingungen von vertrauenswürdigen Unternehmern nicht erhielt, beschloss sie den Bau der Bahn auf ihre Rechnung durch einen Unternehmer ausführen zu lassen und den Betrieb später an eine Hellenische Gesellschaft zu übertragen. Zur Deckung der Baukosten unterhandelte die Griechische Regierung zunächst mit Londoner Bankhäusern wegen Aufnahme einer 3 % in England und Frankreich zu begebenden Anleihe im Nennwerthe von 150 Millionen Drachmen zum Kurse von etwa 55 %; nachdem diese Verhandlungen nicht zum Ziele führten, hat dieselbe nun kürzlich mit dem Londoner Bankhause Hambro und Sohn sowie mit der Nationalbank in Berlin eine 5 % Anleihe von 100 Millionen Drachmen zum Kurse von 89 % abgeschlossen, deren Ertrag zum Ausbau der Linie Piräus-Larissa bestimmt ist.

Inzwischen hat auch die Bauunternehmung die Vergebung der Arbeiten bezüglich der Theilstrecke zwischen Piräus und dem Dorfe Maze (45 km) ausgeschrieben; die Verdingung erfolgt nach Wahl der Unternehmung in 1 oder 2 Loosen in den ersten Tagen des Juli. Pläne, Zeichnungen, Anschläge usw. liegen im Büreau der „Gesellschaft Eckersley, Godfrey und Liddelow" in Athen zur Einsicht aus.

Eisenbahngesellschaft Piräus-Athen-Peloponnes.

Auf der Tagesordnung einer ausserordentlichen Generalversammlung dieser Gesellschaft steht ein Antrag auf Pachtung von durch den Staat erbauten Linien und ein zweiter Antrag auf Aufnahme einer mit 5 % verzinslichen und mit 0,25 % zu tilgenden Anleihe von 6 Millionen Drachmen, welche zum Bau neuer Bahnen bestimmt ist.

Südgriechische Eisenbahnen.

Am 30. Mai d. J. hat die Kammer in dritter Lesung den Gesetzentwurf, betreffend den Konzessionsvertrag der Regierung mit der Internationalen Baugesellschaft bezüglich der 250 km umfassenden Eisenbahnen von Messenien und Lakonien, angenommen. Es handelt sich übrigens vorläufig nur um den Bau dieser Linien; der Betrieb wird s. Zt. einer einheimischen Gesellschaft, welche den Namen „Südgriechische Eisenbahngesellschaft" annehmen und über ein Kapital von 15 Millionen Drachmen verfügen soll, übertragen werden.

Kanal von Korinth.

Wie bereits in Nr. 30 S. 316 lfd. Jahrg. d. Ztg. mitgetheilt wurde, wird an die Stelle der Französischen eine zu bildende einheimische Gesellschaft, welche den Namen „Hellenische Gesellschaft für die Vollendung und den Betrieb des Kanals von Korinth" führt, treten. Die Entschädigung der älteren Gesellschaft findet auf folgender Grundlage statt: Von dem Reinertrag des Kanals werden 6 % Zinsen und der Tilgungsbetrag für die in dem vorgezeichneten Rahmen auszugebenden Schuldverschreibungen der neuen Gesellschaft, ferner 5 % Zinsen für das 5 Millionen Drachmen betragende Aktienkapital der letzteren vorweg entnommen; von dem dann noch verbleibenden Theile des Reinertrages werden 25 % an die Schuldverschreibungen, die Gründungsantheile und die Antheilscheine der älteren Gesellschaft vertheilt, während 75 % den Aktionären der neuen Gesellschaft bis zur Höhe von 3 % ihrer Antheilscheine zustehen. Wenn der Gewinn der Hellenischen Gesellschaft 8 % (und zwar 5 % Zinsen und 3 % Gewinnzuschlag) übersteigt, so stehen von dem Ueberschuss über diesen Gewinn 90 % der Französischen und 10 % der Hellenischen Gesellschaft zu.

Kr.

Niederländische Centralbahn.

Im Jahre 1888 waren die Einnahmen gegen diejenigen des Vorjahres um 68 117 fl. höher, während sich dieselben im Jahre 1889 um 22 218 fl. verminderten. Die Ausgaben steigerten sich von 332 519 fl. auf 347 769 fl., also um 15 250 fl. Der Reingewinn des Jahres 1889 betrug 480 308 fl. gegen 517 777 fl. in 1888 und 471 826 fl. in 1887.

Während sich der Personenverkehr günstig entwickelte (29 103 Personen wurden mehr befördert als in 1888, mit einer Mehreinnahme von 15 951 fl.), stellte sich der Güter- und Vieh-

verkehr nicht unbedeutend niedriger, hauptsächlich weil im vorigen Jahre die konkurrirende Schiffahrt gehemmt war.

Die Einnahmen in 1889 betrugen: aus dem Personenverkehr 470 830 (454 879) fl., aus dem Gepäckverkehr 13 537 (13 383) fl., aus dem Güterverkehr 240 644 (270 680) fl., aus dem Viehverkehr 60 605 (74 343) fl. und aus Nebenerträgen 42 460 (37 010) fl., überhaupt 828 077 (850 295) fl., d. i. für das Zugkilometer 1,39 (1,44) fl. Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 32 737 (34 896) fl., für den Bahndienst 66451 (62695) fl., für den Fahrdienst 84 010 (79 691) fl., für die Maschinenverwaltung 153 466 (146 417) fl., für die Transportverwaltung (Güterverkehr) 11 105 (8 829) fl., überhaupt 347 769 (332 519) fl. = 0,586 (0,565) fl. für das Zugkilometer und 42,00 (39,11) % der Einnahmen. Die Reineinnahme beträgt 480 308 (517 777) fl., wovon 375 217 fl. zur Verzinsung der Prioritätsobligationen erforderlich waren. Nach Abzug von 28 361 fl. für Erneuerung des Oberbaues und Miethe für die Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen, verbleiben 60 495 fl. zur Vertheilung. Von dieser Summe wurden 30 247 fl. für ausgestellte Schuldscheine verwendet, 3 025 fl. dem Reservefonds, 3 025 fl. dem Administrationsrath und 1 512 fl. dem Personal überwiesen, während der Rest von 23 062 fl. zur Verfügung der Aktionäre steht.

Erkenntniss des Oberlandesgerichts Breslau.

v. O. **Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports.** Am 22. Januar 1890 war früh morgens der Eisenbahndiätar W. K. auf dem Oberschlesischen Bahnhofe dienstthuender Stationsbeamter und hatte als solcher die Verpflichtung, das Aufstellen und Rangiren der Wagen und die Beobachtung der hierfür geltenden Instruktionen zu überwachen. Kurz bevor K. um 6¾ Uhr den Dienst antrat, hatte der Rangirer J. N. von K.'s Vorgänger den Auftrag erhalten, den dastehenden Zug 2046 um 40 Achsen zu verlängern. 90 Achsen hatte der Zug schon vorher gehabt, er erhielt also jetzt eine ausserordentliche Länge und seine Spitze stand über die Weiche VI hinaus, während das andere Ende sich vor der Weiche XII befand. K. überwachte kurze Zeit die Rangirbewegungen, begab sich aber dann zur Erfüllung anderer Obliegenheiten in das Signalhaus 2 und liess den Rangirer N., den er aus dessen achtjähriger Thatigkeit als einen geübten und fähigen Beamten kannte, selbständig weiter rangiren. Der Zug musste der Weiche wegen etwas zurückrücken, damit vorn eine zweite Maschine angebracht werden konnte. N. übersah nun hierbei, dass er mit dem Hintertheile des Zuges in das Revier der Weiche XII einfahren und deshalb den dortigen Weichensteller rechtzeitig benachrichtigen musste und führte ohne weitere Vorsichtsmaassregeln die Rangirbewegung aus. Diese Unterlassung rächte sich schwer, denn schon in der nächsten Minute fuhr der einfahrende Zug 809 von hinten auf den Rangirzug auf. Der Anprall war ein gewaltiger und hatte schlimme Folgen. Drei Wagen wurden zertrümmert und zwei beschädigt, so dass ein Schaden von einigen tausend Mark entstand, auch zwei Rangirer, wenn auch nicht erheblich, verletzt wurden. K., welcher inzwischen Stationsassistent geworden ist, und N. waren danach der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahntransports angeklagt. Nach den Erklärungen des Sachverständigen, Regierungsbauraths Grosse, bestand das Verschulden K.'s darin, dass er die Rangirthätigkeit nicht unausgesetzt in Aufsicht behalten oder wenigstens für die Zeit seiner Abwesenheit hatte einstellen lassen. Den Rangirer traf dagegen der Vorwurf, allzu selbständig gehandelt und dabei unterlassen zu haben, den Weichensteller Krause bei Weiche XII von dem Einrücken des eigenen Zuges zu unterrichten. Im übrigen wurde auch dem ersteren Angeklagten bezüglich seiner sonstigen Amtsführung das beste Zeugniss zu theil und ihm als mildernder Umstand angerechnet, dass er wohl geglaubt haben konnte, sich auf N. verlassen zu können. Der Gerichtshof erkannte gegen K. nur auf 1 Woche und gegen N. auf 6 Wochen Gefängniss, während die Staatsanwaltschaft gegen K. 4 Wochen und gegen N. 6 Wochen Gefängniss beantragt hatte. (Erk. des Ob.-L.-Gerichts zu Breslau vom 11. Juni 1890, „Schl. Ztg.")

Verschiedenes.

Italiens Post- und Telegraphenwesen.

Das Ministerium hat die statistischen Berichte für das Betriebsjahr 1888/89 einschliesslich der vorhergehenden Abwickelung veröffentlicht und der „Monitore d. str. ferr." in Nr. 15 und 19 einen ausführlichen Auszug darüber gebracht. Danach hatten die Postanstalten des Königreiches einschliesslich der ausserhalb desselben belegenen Postämter insgesammt 381 153 708 Sendungen aller Art (mit Ausschluss von Packetsendungen) befördert, gegen das Vorjahr um rund 20 795 000 mehr. Dieses Mehr hat sich fast bei allen Sorten von Sendungen herausgestellt, nur die unfrankirten Briefe und die Werthsendungen hatten sich etwas vermindert, und der geringen Abnahme der regelmässig erscheinenden Zeitschriften steht ein bedeutendes Anwachsen der übrigen Drucksachen entgegen. Am 30. Juni 1889 betrug die Zahl der Postanstalten jeden Ranges 5 316 (im Vorjahre 5 251, am 30. Juni 1887 508); dabei waren gleichzeitig 6 342 (bezw. 6 267 und 6 150) ländliche Agenten in Thätigkeit, sowie die 6 auswärtigen Postämter zu Massaua, Tunis, Tripolis, Goletta, Assab und Susa (insgesammt mit 441 579 Sendungen, wovon 318 383 auf Massaua entfielen). Innerhalb des Königreiches waren 4 811 Gemeinden mit Postanstalten versehen und 3 446 blieben auf den Landpostdienst angewiesen. Die meisten Sendungen hatten die Provinzen Mailand (rund 69 Millionen) und Rom (51,5 Millionen). Bezüglich der Beförderungsarten ist noch zu erwähnen, dass der Postreiterdienst auf Sardinien, demnächst auf Sizilien noch immer von wesentlicher Bedeutung blieb, da fahrbare Wege, sowie Eisenbahnen und Trams dort noch nicht genügend entwickelt, für Fussboten die Entfernungen zu gross sind und die Bestellung mittelst besonderer Postkähne sich nur auf die Küstenstreifen beziehen kann. Unbestellbar aus verschiedenen Gründen waren 850 000 Sendungen (einschliesslich rund 20 000 Postkarten). Ferner wurden an Postpacketen im Versand 5 568 407 (5 311 000 bezw. 5 027 000 in den beiden Vorjahren) und im Empfang 5 930 000 (5 662 000 bezw. 5 413 000) rund befördert, sowie an Geld- und Werthsendungen 5 139 103 Stück mit 529 335 200 L. an Werth. Die gesammten Einnahmen des Postdienstes beliefen sich auf rund 44 073 000 L., gegen das Vorjahr um 512 468 L. mehr.

Das Telegraphenwesen anlangend, so wurden 10 072 677 Depeschen befördert, gegen das Vorjahr rund 78 600 weniger, welche auf alle Arten von Telegrammen entfallen, jedoch mit Ausnahme der regierungs- und eisenbahnseitigen Dienstdepeschen, welche von 80 940 im Vorjahre auf 599 842 stiegen. Von den rund 63 000 weiter gegebenen Transitdepeschen (vom Ausland zur Weiterbeförderung an das Ausland) müssen indess 30 000 abgerechnet werden, welche wegen Bruches des direkten Kabels von Frankreich nach Corsica ohne Vergütung über Italien befördert wurden. Insgesammt wurden (ohne Transittelegramme) an solchen im Verkehre nach bezw. vom Auslande 1 470 273, mit Verminderung um 84 425 Stück gegen das Vorjahr befördert. Die lediglich im Landesinnern verbleibenden Depeschen betrugen 7 078 000 mit einer Verringerung um rund 140 000. Von den Telegrammen nach dem Auslande behandelten 58,70 % Börsen- und Handelsangelegenheiten, 2,28 % politische Sachen, 18,33 % Familienangelegenheiten und 20,31 % Verschiedenes, 0,38 % waren chiffrirt. Von den Inlandsdepeschen waren: Börse und Handel 40,07 %, politische Sachen 2,81 %, Familienmittheilungen 30,80 %, Verschiedenes 26,02 % und 0,30 % in Chiffern. — Die Länge der Linien betrug am 30. Juni 1889 insgesammt 35 322 km mit einer gesammten Drahtlänge von 128 209 km, also gegen das Vorjahr um 1 474 bezw. 9 704 km mehr. Die Gesammtzahl der für den öffentlichen Dienst bestimmten Telegraphenstellen betrug zu gleicher Zeit 3 846, davon 2 477 staatliche und 1 369 zu Eisenbahnen oder Tramways gehörig. Hiervon waren im Berichtsjahre 127 bezw. 96, zusammen 223 neu eröffnet worden. Die Apparate bezifferten sich auf 3 953 Stück, davon 156 im Berichtsjahre neubeschafft. Die Einnahme betrug 14 710 499 L., die Ausgabe 13 020 132 L., der Ueberschuss 1 690 367 L.

Personalnachrichten.

Bayern.

⊙ Befördert wurden: zu Räthen: der Obermaschinenmeister Karl Giessen, die Oberinspektoren Bernh. von Gässler und Robert Hauck; zu Oberinspektoren: die Assessoren Rud. Reisenegger, Joh. Biersack, Em. Wohlmuth und Ernst Lipp; zu Oberingenieuren: die Bezirksingenieure Michael Eschenbeck, Franz Weikard und Alb. Jäger; zum Obermaschinenmeister der Bezirksmaschinenmeister Adolph Haindl; zu Assessoren: der Rechnungskommissar Jul. Stöckelhuber, ferner die Sekretäre Friedrich Petri, Friedrich Abt und Hch. Frauendorfer (sämmtlich bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen); zu Inspektoren: der mit dem Titel und Range eines Inspektors bekleidete Sekretär Ldw. Diez bei dem Oberbahnamte Würzburg, der Sekretär Gg. Zapf bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, die Güterverwalter Max Theu in Augsburg und Josef Hack in Würzburg als Vorstände des Güterdienstes und der Bahnverwalter Jos. Jäger als Vorstand des Bahnamtes München Südbahnhof, der Sekretär Frdch. Stellwag bei dem Oberbahnamte Ingolstadt, der Güterverwalter Chr. Teppé in Eger als Vorstand des Bahnamtes daselbst, die Sekretäre J. Hanauer bei dem Oberbahnamte Bamberg, Sebast. Roseneder bei dem Oberbahnamte Nürnberg, Jos. Kirchbaur bei dem Oberbahnamte Weiden und Hermann Gässler bei dem Oberbahnamte Kempten; zu Bezirksingenieuren: die Betriebsingenieure Karl Straub bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Kaj. Osterchrist in Eisenstein, R. Klingsohr in Rosenheim, Jos. Weil in Mühldorf, Cornel. von Moro in Lindau, Br. Demeter in Memmingen, Em. Knorr in Würzburg, Aug. Roos in Rosenheim, Hch. Zelt bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Karl Frhr. von Lerchenfeld-Aham in Donauwörth, Ludwig Längenfelder bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und Ed. Bendele bei dem Oberbahnamte München.

Ferner wurde der Bezirkskassirer Anton Schmid in Kempten als Assessor berufen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarkohlen-Verkehr nach Baden. In dem Saarkohlen-Ausnahmetarife Nr. 6 vom 15. Juni l. J. ist auf Seite 21 die Entfernung von Kochern nach Maulburg auf 296 km zu berichtigen.

Köln, den 30. Juni 1890. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Für den Bereich der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (der früheren Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Güstrow-Plauer, der Wismar-Rostocker, der Gnoien-Teterower und der Wismar-Karower Eisenbahn) gelangt ein neuer Lokal-Gütertarif vom 1. Juli d. J. zur Einführung, durch welchen die bisherigen Lokal-Gütertarife der genannten Bahnen nebst Nachträgen, sowie die im Mecklenburgischen bezw. Nord-Ostsee-Verbandsverkehre bestehenden Frachtsätze zwischen Stationen dieser Bahnen untereinander, aufgehoben werden. Der neue Tarif weist neben einigen Erhöhungen in vielen Beziehungen Frachtermässigungen auf. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August d. J. in Geltung.

Der neue Tarif ist von den Güterexpeditionen zum Preise von 0,70 ℳ zu beziehen.

Schwerin, den 25. Juni 1890. (1423)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Mit dem 1. Juli cr., dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Gifhorn-Isenbüttel-Meine, gelangen in den vorbezeichneten Verkehren direkte Frachtsätze für die Stationen Rötgesbüttel und Meine zur Einführung, über deren Höhe das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung schon jetzt Auskunft ertheilt.

Magdeburg, den 26. Juni 1890. (1424)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Nassauischer Güterverkehr. Die Frachtsätze für Heidingsfeld (Badische Bahn) im Nassau-Badischen Tarifnachtrage IV vom 1. Juni 1890 haben vom 1. Juli d. J. an, insoweit sie billiger als die bisherigen sind, Gültigkeit für Heidingsfeld (Bayerische Bahn) im Bayerisch-Nassauischen Verkehre. (1425)

Frankfurt a/M., den 26. Juni 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag V zu dem Steinkohlen-Ausnahmetarif vom 1. Januar 1887 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Frankfurt a/M., sowie der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, ferner anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen und Zechen.

Durch den Nachtrag werden die bestehenden Frachtsätze ab Mülheim a. d. Ruhr sowie ab Zeche Alma und Rhein-Elbe, Nordstern und Zollverein aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August 1890 in Geltung.

Köln, den 25. Juni 1890. (1426)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Am 1. Juli l. J. tritt in Kraft:

a) Nachtrag VI zum Kohlen-Ausnahmetarif Nr. 10 vom 10. September 1884 für den Verkehr nach Nordbayern,
b) Nachtrag II zum Kohlen-Ausnahmetarif Nr. 11 vom 15. November 1888 für den Verkehr nach Südbayern.

Durch diese Nachträge werden die in den Haupttarifen nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze aufgehoben. Soweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September l. J. in Gültigkeit. Die Nachträge werden an die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 26. Juni 1890. (1427)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 1. Juli 1890 an gültige Nachtrag 2 herausgegeben, welcher die Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der an letztgenanntem Tage in die diesseitige Verwaltung übergehenden Unter-Elbeschen Eisenbahn enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 24. Juni 1890. (1428)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Von jetzt ab können nach und von der Haltestelle „Holsteinische Schweiz“ auch Güter in Wagenladungen abgefertigt werden.

Altona, den 26. Juni 1890. (1429)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Juli d. J. ab treten für den Verkehr mit den Stationen Lampertsmühle-Otterbach, Lauterecken und Wolfstein der Pfälzischen Bahn anderweite und zwar mit Ausnahme der Klasse B ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Die in Klasse B eintretenden geringen Erhöhungen kommen erst vom 15. August d. J. ab zur Anwendung.

Dresden, am 25. Juni 1890. (1430)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Elsass-Lothringischer Verband. Der zum 1. Juli d. J. zur Ausgabe gelangende Nachtrag 2 zu oben bezeichnetem Tarif enthält Bestimmungen wegen Ermässigung der Sätze des Spezialtarifs III.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. Juni 1890. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach Stationen der Central- und Westschweiz. An Stelle des Kohlentarifs Nr. 14 vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen für den vorbenannten Verkehr tritt am 1. Juli l. J. ein neuer gleichnamiger Tarif in Kraft. Verkaufspreis: 0,20 ℳ.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen durch diesen Tarif eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September d. J. in Gültigkeit.

Köln, den 27. Juni 1890. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Sämmtliche Frachtsätze für die Stationen Abeele, Comines, Ghistelles, Lendelede, Le Touquet (Frontière), Poperinghe, Roulers, Thielt, Thourout und Ypres in den Heften 3b bis 9b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs, sowie die besonderen Ausnahmesätze für Cichorienwurzeln für die Stationen Boesinghe und Eerneghem im Heft 7b ermässigen sich mit Geltung vom 1. Juli d. J. um den Betrag von 5 Cts.

Strassburg, den 25. Juni 1890. (1433)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Südwestdeutschen Verbande und im Nassau-Badischen Güterverkehr werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Getreide usw. in Wagenladungen im Verkehr mit der Badischen Station Weil mit Wirkung vom 1. Juli l. J. um je 0,03 ℳ für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 27. Juni 1890. (1434)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.) etc. -Bromberg etc. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Prökuls und Kukoreiten belegene Haltestelle Wilkieten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 28. Juni 1890. (1435)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische.)

Güterverkehr Elberfeld-Bromberg und Magdeburg. Am 1. Juli 1890 wird an Stelle des Gütertarifs Elberfeld-Bromberg vom 1. Mai 1885 und der dazu erschienenen Nachträge ein neuer Tarif, und ferner zum Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 der Nachtrag VI herausgegeben. Letzterer enthält u. a. Entfernungen für die an den Neubaustrecken Bernburg-Calbe a. S. (Stadt), Gifhorn-Isenbüttel-Meine und Jerxheim-Nienhagen gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für die an den Strecken Bensberg-Hoffnungsthal und Sarnau-Frankenberg gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld.

Abdrücke des Tarifs und des Nachtrages werden bei den Güterabfertigungsstellen der betheiligten Bahnen käuflich abgegeben.

Elberfeld, den 25. Juni 1890. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmefrachtsätze für Westfäl. Schwefelkies. Für die Beförderung von Schwefelkies von den Stationen Grevenbrück und Schwelm nach der Station Stassfurt, Direktionsbezirk Magdeburg, gelten vom 1. Juli d. J. ab ermässigte Frachtsätze, welche auf den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Elberfeld, den 25. Juni 1890. (1437)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird der Nachtrag II zum Heft C 5 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs herausgegeben.

Derselbe enthält unter anderem theilweise ermässigte Sätze für den Verkehr mit den Stationen Amersfoort und Utrecht der Niederländischen Centralbahn, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife A für Holz, E für Getreide und N für bestimmte Stückgüter. Die Stationen der Strecken Creuzthal-Sarnau, Sarnau-Frankenberg und Erndtebrück-Baumland-Berleburg werden in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr mit der Niederländischen Centralbahn einbezogen. Näheres ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, durch deren Vermittlung auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu beziehen sind.

Elberfeld, den 25. Juni 1890. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli cr. kommt der VII. Nachtrag zu dem Frankfurt etc.-Bayerischen Tarif zur Einführung, welcher einen neuen Ausnahmetarif für Steinkohlen und Koks etc. enthält.

Ausser weitgehenden Frachtermässigungen bringt derselbe in einigen Stationsverbindungen geringe Frachterhöhungen, welche indess erst vom 1. September cr. in Kraft treten.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 27. Juni 1890. (1439)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt a/M. etc.-Bromberg etc. Am 1. August l. J. kommt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Tarifs, sowie die Aufhebung der direkten Güterabfertigung zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und jenen der Marienburg - Mlawkaer Bahn und zwar letztere mit Wirksamkeit vom 1. September l. J.
II. Neue Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Bromberg.
III. Aenderung bezw. Erweiterung bestehender Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft geben die am Verkehre betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 27. Juni 1890. (1440)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XI zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Januar 1887 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die am 1. April 1890 aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld in den Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) übergegangenen Stationen, sowie für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen der Neubaustrecke Gifhorn-Meine, Bernburg-Calbe a. S und Jerxheim - Nienhagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, ausserdem Ergänzungen und Aenderungen verschiedener Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 27. Juni 1890. (1441)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommen im Verkehr mit den Stationen der Strecke Kaiserslautern-Hauptbahnhof-Lauterecken der Pfälzischen Eisenbahnen in dem vorgenannten Verbande anderweite, zum grössten Theil ermässigte, in Klasse B theilweise auch erhöhte, sowie neue Frachtsätze für die nur für den Wagenladungsverkehr — unter Beschränkung auf den Versand von Steinen der Spezialtarife II und III — eröffnete Station Untersulzbach zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis zum 15. August d. J. in Gültigkeit.

Köln, den 27. Juni 1890. (1442)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Am 1. Juli d. J. kommen zur Einführung:

1. je ein Nachtrag VII bezw. IX zu den Heften 2, 4 und 5 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr;
2. ein Nachtrag IV zum Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Die Nachträge enthalten u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Birkenbringhausen, Ernsthausen, Frankenberg, Münchhausen, Simtshausen und Wetter (Hessen-Nassau) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. August d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 27. Juni 1890. (1443)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 17 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue bezw. anderweite Tarifsätze für einzelne Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Hannover und Magdeburg, Aufhebung von direkten Frachtsätzen für verschiedene Stationsverbindungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. Juni 1890. (1444)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten folgende Nachträge zum Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif in Kraft:

Nachtrag VIII zum Tarifheft 1, Nachtrag IX zum Tarifheft 2,
Nachtrag XV zum Tarifheft 3, Nachtrag XI zum Tarifheft 4.

Durch dieselben werden u. a. die besonderen Frachtsätze des Spezialtarifs III aufgehoben.

Mit Nachtrag VIII zum Heft 1 gelangen für den Verkehr mit den Stationen der Lauterthalbahn neue theilweise erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Gratis.

Strassburg, den 24. Juni 1890. (1445)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag XXIV zum Gütertarife zur Einführung. In denselben sind aufgenommen Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger und Berichtigungen. Neu einbezogen ist die Haltestelle Tarnau des Direktionsbezirks Breslau; in den Ausnahmetarif 2 für Holz ist die Station Kunigundenweiche aufgenommen worden.

Soweit durch die Berichtigungen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben vom 15. August d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 26. Juni 1890. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Donauumschlagsverkehr nach Serbien, Rumänien, Bulgarien über Wien Donauuferbahnhof. Tarif vom 15. Juli 1887. Vom 15. Juli d. J. ab gelangt für die Beförderung von Stärkesyrup bei Aufgabe in Mengen von 5 000 und 10 000 kg von Station Wronke des diesseitigen Bezirks und den Stationen Kreuz und Schneidemühl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Rumänischen, Serbischen und Bulgarischen Schiffsstationen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die genannten Stationen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft.

Breslau, den 28. Juni 1890. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-Berlin. Am 1. Juli 1890 gelangt ein Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Berlin, im Juni 1890. (1448MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1890 wird die Station Erfurt des gleichnamigen Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks mit direkten Frachtsätzen in den Gütertarif von den Deutschen Stationen des früheren Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes nach Alexandrowo bezw. Mlawa vom 13. September 1889 sowie in den Gütertarif nach Thorn transit vom 15. März 1888 aufgenommen. Nähere Auskunft über die Höhe der Tarifsätze ertheilen die an den genannten Gütertarifen betheiligten Stationen sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 22. Juni 1890. (1449)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die bestehenden Frachtsätze für Getreide etc. von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostowbahn Rostow a. Don, Nachitschewan, Aksai, Nowotscherkask, Schachtnaja, Sulin und Swierewo über Briansk, Luninetz, Brest, Grajewo und Smolensk, Brest, Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel treten mit dem 1./13. August d. J. ausser Kraft.

Direktion. (1450H&V)

Saarkohlenverkehr nach Baden. Am 1. Juli l. J. tritt an Stelle des Saarkohlenausnahmetarifs Nr. 5 vom 1. Juli 1886 nebst Nachträgen ein neuer gleichnamiger Tarif in Kraft. Verkaufspreis: 0,25 *M.*

Köln, den 29. Juni 1890. (1451)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Die Stationen Frankenberg und Raumland-Berleburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld werden vom 5. Juli d. J. ab in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 28. Juni 1890. (1452)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit von 1. Juli l. J. werden in das Tarifheft Nr. 7 vom 1. März 1890 für den Verkehr zwischen rechtsrheinischen Stationen und der Prinz Heinrichbahn nachfolgende Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III für 1000 kg in Mark aufgenommen:

Zwischen	Athus		Rodingen		Rodingen-Grenze		Steinfort	
	km	*M.*	km	*M.*	km	*M.*	km	*M.*
Hennef . .	290	7,61	288	7.51	290	7.61	270	7.12
Steele Rh..	333	7 85	330	8.36	333	7,85	309	8,12

Köln, den 26. Juni 1890. (1453)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr. Aufhebung des gesammten Tarifes. Mit 1./13. August a./n. Stils 1890 treten die bisher noch gültig gewesenen Frachtsätze im Verkehre mit Lindau ausser Kraft, womit nunmehr der gesammte Tarif vom 1. Juni n. St. 1884 nebst Anhang zur Aufhebung gelangt.

Wien, am 24. Juni 1890. (1454)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen aller betheiligten Bahnen.

Gemeinschaftlicher Exporttarif für Eisenwaaren etc. im Russisch-Schweizerisch - Französischen Verkehr. Aufhebung von Frachtsätzen. Mit 1./13. August a./n. Stils 1890 treten die Frachtsätze des obigen Tarifes vom 15. November 1883 nach allen Russischen Stationen und nach Suczawa transito ausser Kraft, und bleiben demnach nur noch die Frachtsätze nach Podwoloczyska trans. und nach Brody transit bis auf weiteres in Gültigkeit.

Wien, am 24. Juni 1890. (1455)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen aller betheiligten Bahnen.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwilów. Weiterbestand eines direkten Frachtsatzes. Durch die mittelst Nachtrag VI vom 19. April a./1. Mai n. St. 1890 unter Pos. VI publizirte Aufhebung sämmtlicher Spezialtarife für Importartikel nach Russland mit 1./13. August a./n. St. 1890 wird der Bestand des ermässigten Frachtsatzes für Bau- und Nutzholz von Podwoloczyska nach Odessa Port transit seewärts behufs Weiterbeförderung nach ausländischen Häfen per 40 Rubel 32 Kopeken pro 610 Pud = 10000 Kilogramm und Wagen (siehe Pos. V des oben bezeichneten VI. Nachtrages) nicht alterirt. — Dieser Frachtsatz bleibt demnach auch fernerhin noch in Gültigkeit.

Wien, am 24. Juni 1890. (1456)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Bahnen.

Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten, Kolonialwaaren etc. ab Braila und Galatz nach Galizien. Mit Gültigkeit vom 1. August 1890 gelangt ein neuer Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten, Kolonialwaaren etc. ab Braila und Galatz nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien) zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der bisherige Spezialtarif, gültig vom 1. August 1885, aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie im Auskunftsbüreau der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen in Wien I, Johannesgasse 29, erhältlich.

Wien, am 24. Juni 1890. (1457)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft. Personenverkehr. Zu dem ab 16. Juni l. J. gültigen Nachtrag XVIII zu dem gesellschaftlichen Personentarife Heft II ist ein Anhang erschienen, welcher Stationstarife enthält:

a) bei Benutzung der Schnellzüge in den Strecken Wien-Bodenbach, Marchegg-Stadlau-Wien-Bodenbach, Wien-Bruck a. L. und Wien-Wolkersdorf-Mistelbach,

b) bei Benutzung der Personenzüge in den Strecken Wien-Bodenbach, Wien-Chotzen-Mittelsteine, Wien-B. Trübau-Hochstein, Marchegg-Bodenbach und Marchegg-Raasdorf.

Exemplare liegen in den betreffenden Stationen zur Einsicht auf und können bei der Direktion in Wien I, Pestalozzigasse 8 bezogen werden.

Wien, am 27. Juni 1890. (1458)

Direkter Personenverkehr mit Helgoland, Westerland und Wyk auf Föhr. Am 10. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif für den direkten Personenverkehr nach den Nordseebädern Helgoland, Westerland und Wyk auf Föhr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1888 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Dieser Tarif enthält besonders ermässigte Fahrpreise für Saisonkarten von Wien (Nordwest-, Nord- und Staatsbahnhof) nach den vorgenannten Badeorten.

Nähere Auskünfte ertheilen die Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen.

Wien, den 27. Juni 1890. (1459)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Eisenbahnstrecke Lübbenau-Kamenz in Kilometerstation 152,2 zwischen Strassgräbchen und Kamenz belegene Haltepunkt „Kunnersdorf bei Kamenz“ für den Personenverkehr eröffnet.

Es wird daselbst in der Richtung nach Kamenz Zug 321 um 8 Uhr 6 Min. Vm., Zug 325 um 2 Uhr 39 Min. Nm. und in der Richtung von Kamenz Zug 326 um 12 Uhr 12 Min. Nm., Zug 330 um 8 Uhr 34 Min. Nm. nach Bedarf halten, um Personen aufzunehmen und abzusetzen.

Personenfahrkarten werden von und nach den Stationen Kamenz, Strassgräbchen, Wiednitz und Hohenbocka zur Ausgabe gelangen.

Berlin, im Juni 1890. (1460MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Dessau-Cöthen zwischen den Stationen Dessau und Elsnigk i. Anh. eingerichtete Haltepunkt Alten für den Personenverkehr eröffnet.

Mit diesem Tage kommen einfache, Rückfahr-, Militär- und Hundefahrkarten zwischen Alten einerseits und den Stationen Aschersleben, Berlin Anh. Bhf., Bernburg, Biendorf, Coswig i. A., Cöthen, Dessau, Elsnigk-Anhalt, Grizehne, Grossweissand, Güsten, Halle, Heideburg, Jessnitz, Jütrichau, Klein-Wittenberg, Kliecken, Leipzig, Magdeburg, Marke, Mosigkau, Niemberg, Raguhn, Rosslau, Stumsdorf, Wallwitzhafen, Wittenberg, Wulfen und Zerbst andererseits, sowie Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten von Alten nach Dessau und Mosigkau und umgekehrt zur Einführung.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet vorläufig in Alten nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck wird auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt.

Bis auf weiteres werden in Alten folgende Züge nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten die Züge Nr. 99, 100, 402, 403, 404, 405, 406 und 407.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Fahrkartenausgabestellen.

Erfurt, den 27. Juni 1890. (1461)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Erbauung von 10 Personenwagen I. und II. Klasse soll im Wege des öffentlichen Ausgebots vergeben werden.

Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferfrist sind bis zum 14. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen“ uns einzusenden.

Wir legen Werth darauf, dass die Anlieferung schon im April oder Mai 1891 geschehen kann.

An obengenanntem Tage wird die Eröffnung der Angebote in unserem Sitzungszimmer dahier stattfinden. Die Bieter sind dabei anzuwohnen eingeladen.

Zeichnungen und Bedingungen für die Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 5 *M.* von unserem Sekretariate zu beziehen.

Darmstadt, den 24. Juni 1890. (1462)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Herstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 13,06 m Nutzlänge für Bahnhof Könitz soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 7. Juli d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumten Termin vergeben werden. Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Ein-

sicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 2,90 ℳ von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe für Bahnhof Könitz“ bis zu dem oben bemerkten Termine portofrei an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Erfurt, den 26. Juni 1890. (1463)
Maschinentechnisches Büreau.

Verdingung von Dampfkesseln etc. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen behufs Einrichtung von 2 Stück bedeckten Güterwagen als Kesselwagen zur Dampfheizung für Personenzüge die erforderlichen Dampfkessel nebst Wasser- und Kohlenbehältern in einem Loose beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Dampfkesseln für Heizzwecke“ zu dem auf Freitag, den 11. Juli 1890, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 24. Juni 1890. (1464)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung. Die Herstellung eines Kohlenladekrahns sowie von 8 Kohlenkästen für Bahnhof Weissenfels soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 5. Juli d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr im unterzeichneten Büreau anberaumten Termin vergeben werden. Bedingungen, Zeichnungen und Angebotsformulare liegen daselbst während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch gegen postfreie Einsendung von 1,30 ℳ von da bezogen werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Kohlenladekrahns sowie von 8 Kohlenkästen für Station Weissenfels“ bis zum oben angegebenen Termine postfrei an unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 25. Juni 1890. (1465)
Maschinentechnisches Büreau.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. In der ordentlichen Genossenschaftsversammlung am 19. Juni d. J. ist an Stelle des ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedes Regierungsraths Schmeitzer zu Schwerin i/M.

der Präsident a. D. Mirus, Vorsitzender der Direktion der Saal-Eisenbahngesellschaft zu Jena

und an Stelle des ausgeschiedenen stellvertretenden Vorstandsmitgliedes, Eisenbahndirektors Dr. Dülberg zu Schwerin,

der Generalsekretär Dr. Wild, Oberbeamter der Saal-Eisenbahngesellschaft zu Jena,

erwählt worden.

Ferner ist an Stelle des ausgeschiedenen Vertrauensmannes für den V. Bezirk, Direktionsraths Westhoven zu Ludwigshafen a/Rh., der bisherige Stellvertreter, Hauptkassirer Henrich zu Ludwigshafen a/Rh., zum Vertrauensmanne und der Maschinenmeister Mahla ebenda zum Stellvertreter desselben bestellt worden.

Lübeck, den 26. Juni 1890. (1466)
Der Vorstand
der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.
Brecht.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 52. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Fur Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 36

Berlin, den 5. Juli 1890.

Inhalt:

Zum Oesterreichischen Kreuzer-Zonentarif.*)

Der Fortschritt in der tarifarischen Entwickelung des Eisenbahnwesens auf dem Gebiete des Personenverkehrs kommt diesmal von Osten. Nachdem noch nicht vor Jahresfrist die Ungarischen Eisenbahnen in vollem Verständniss für die allgemein geforderte und unbedingt nothwendige Reform des Personenverkehrs den ersten kühnen Schritt mit der Einführung ihres Zonentarifs gethan haben, stehen die Oesterreichischen Staatsbahnen im Begriff, gleichfalls ein neues Tarifsystem auf ihren Linien einzuführen, dem die Privatbahnen bald sich wohl oder übel mehr oder weniger werden anschliessen müssen.

Wenn auch die Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einer Weiterentwickelung und Vervollkommnung ihrer Personentarife gewiss die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet und eingesehen hat, dass dem allgemeinen Drängen nach Reform gerade im Personenverkehr auf die Dauer schon im Interesse der Eisenbahnen selbst nicht widerstrebt werden könne, so ist es doch wohl zweifellos, dass ihre bezüglichen Entschliessungen durch das Vorgehen der Ungarischen Bahnen wesentlich beschleunigt worden sind. Sie wurde „geschoben“ — wie dies der Motivenbericht zu dem Gesetzentwurfe, welchen der Handelsminister im Oesterreichischen Abgeordnetenhause einbrachte und welcher den Zweck hatte, dem Kreuzer-Zonentarif auch auf den Privatbahnen Geltung zu verschaffen, besonders bestätigt. Denn in demselben heisst es ausdrücklich, dass die Einführung des Ungarischen Zonentarifs nicht ohne Wirkung auf die Oesterreichische Reichshälfte geblieben sei; dass die billigen Fahrpreise in Ungarn in wichtigen Relationen den Oesterreichischen Bahnen Konkurrenz machen und eine Ablenkung des Reiseverkehrs in stetig zunehmendem Umfange gewärtigen lassen; dass sie aber ausserdem für Ungarn eine wirthschaftlich und sozialpolitisch fühlbare Begünstigung darstellen, welche naturgemäss den Wunsch nach Parität in der diesseitigen Reichshälfte rege machen müsse. — Abgesehen von den immer dringender und lauter werdenden Wünschen des grossen Publikums werden ähnliche Erwägungen die dem Oesterreichischen Kaiserstaate benachbarten Eisenbahnverwaltungen zu ähnlichen Maassnahmen zwingen, und so wird die in Ungarn rühmlichst begonnene Reform immer weitere Kreise ziehen, so dass zu hoffen ist, dass wenigstens auf diese Weise das Deutsche Reich bezw. Preussen, welch letzteres mit seinen 25000 km Staatsbahnen an der Spitze marschiren könnte und „schieben“ sollte, gleichfalls „geschoben“ und des Segens einer solchen Reform auch einmal theilhaftig wird!

Unter den beregten Umständen liegt es nahe, zwischen dem Ungarischen und Oesterreichischen Reformtarife wenigstens einen kurzen Vergleich zu ziehen. Derselbe dürfte nach unseren Anschauungen in vielen Beziehungen erheblich zu Gunsten des Oesterreichischen Tarifs ausfallen. Beiden gemeinsam sind die zwei Haupterfordernisse jeder wirklichen und nachhaltigen Reform des Personenverkehrs: die wesentliche

*) Abdruck verspätet. Die Redaktion.

Vereinfachung des Tarifsystems mit Fortfall des Freigepäcks und die wesentliche Verbilligung der Fahrpreise mit Fortfall von (leider nicht aller!) Ermässigungen. Sie unterscheiden sich aber grundsätzlich darin, dass der Ungarische Tarif sich nicht allein als eine volkswirthschaftliche Maassregel, sondern als ein eminent politischer Akt zur Hebung der Bedeutung der Hauptstadt Budapest, als Mittel- und Brennpunkt des Landes, darstellt, während demgegenüber der Oesterreichische Tarif lediglich den nationalökonomischen Standpunkt im Auge hat und den Interessen des Landes und der Bevölkerung je nach Bedürfniss gleichmässig dienen will; ferner, dass ersterer in weitgehendem Maasse den Fernverkehr bevorzugt, während letzterer gerade den Nahverkehr wesentlich begünstigt und hierbei wiederum in anzuerkennendster Weise die minder wohlhabenden Gesellschaftskreise (welche übrigens die grosse Mehrzahl der Reisenden bilden), indem gerade die niedrigste Wagenklasse die grösste Verbilligung der Fahrpreise erfahren soll; endlich, dass man sich in Ungarn dem reinen Zonentarif insofern ergeben hat, als die Taxen für die einzelnen Zonen durch bestimmte, meist willkürlich gegriffene Zuschläge gebildet sind, so dass von einer eigentlichen festen Grundlage keine Rede ist, während in Oesterreich die gefundene Grundtaxe ohne Rücksicht auf die Entfernung vollständig dieselbe bleibt und daher der Fahrpreis aus dem Produkt der Grundtaxe und der Entfernung gebildet wird — jedoch leider, wie wir sehen werden, mit einer wesentlichen Modifikation, welche denn auch den schwächsten Angriffspunkt auf das ganze System bildet.

Zu diesen Vorzügen des neuen Tarifs kommt nun in erster Linie die Grundtaxe von 1, 2 und 3 kr. für 1 km III., II. und I. Klasse des Personenzuges selbst, die wir, abgesehen davon, dass dieselbe im Prinzip einfach und leicht fasslich und übersehbar ist, für durchaus rationell und auch in ihrer Abstufung den thatsächlichen Verhältnissen vollkommen entsprechend halten — wobei wir uns die Genugthuung nicht versagen können, darauf hinzuweisen, dass wir bereits im Jahre 1883 in dieser Zeitung auch für die Deutschen Bahnen die allgemeine Einführung derselben Grundtaxe von 2 und 4 bezw. 6 ₰ für III und II. bezw. I. Klasse des Personenzugs unter Aufhebung des Freigepäcks und Abschaffung sämmtlicher ermässigter Fahrkarten (einschliesslich vor allem der Rückfahrkarten) empfohlen haben!

Können wir nun in all' diesen oben angeführten Beziehungen nur unser volles Einverständniss mit diesem neuen Tarifsystem erklären und dasselbe als einen den Zeitverhältnissen angepassten und den Verkehrsbedürfnissen vollkommen Rechnung tragenden Fortschritt begrüssen, so haben wir doch andererseits auch Einwendungen dagegen zu erheben, die, theilweise prinzipieller Natur, der Sache nach nicht unwichtig sein, sowie das Lob einschränken dürften, im übrigen aber auch schon von mehrfachen anderen Seiten, insbesondere auch an den maassgebenden offiziellen Stellen, wiederholt gemacht worden sind.

Wir müssen uns hier zunächst der Ansicht des Ausschusses, welcher über den Entwurf für das Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses Bericht zu erstatten hatte, durchaus anschliessen, wenn es in dem letzteren heisst:

„Wäre die Kilometertaxe unverfälscht erhalten geblieben, so stünden wir vor der Einführung eines in Bezug auf die Höhe und Einfachheit gleich idealen, nirgends in Europa erreichten Distanztarifes. Leider soll dies nicht der Fall werden, indem der Kreuzertarif durch die gleichzeitige Schaffung von Zonen zu einem Kreuzer-Zonentarif umgewandelt wird."

Ja, warum denn in aller Welt die Einführung der Zonen? und speziell in der beabsichtigten Art? muss man unwillkürlich erstaunt fragen! Denn dieselben dienen zum Vortheile des Publikums keineswegs, sondern benachtheiligen dasselbe direkt insofern, als immer der Tarif der höchsten Zonenstufe zu entrichten ist auch dann, wenn die zu durchfahrende Strecke eine geringere Kilometerzahl hat, als diese höchste Zonenstufe beträgt. Wenn also jemand eine Fahrt von 225 km zurücklegen will, so hat er nicht die Taxe für diese Kilometerzahl, sondern für 250 km zu entrichten, weil die Entfernung von 225 km in diejenige Zone entfällt, welche alle Entfernungen bis 250 km umfasst. Dies ist die oben angedeutete Modifikation, durch welche das Prinzip des Distanztarifs durchbrochen ist. Dass hierin eine offenbare Ungerechtigkeit liegt, wird nicht wohl zu bestreiten sein und hätte man viel eher erwarten können, dass nach dem Zuge der Zeit, welcher allgemein nach einer thunlichst weiten Verbilligung der Fahrpreise geht, der entgegengesetzte Grundsatz zur Geltung gebracht wäre, wonach die innerhalb einer Gruppe oder Zone liegenden Relationen immer nur die Taxe für die niedrigste Stufe zu entrichten haben würden, im gegebenen Beispiele also für 225 km wirkliche Entfernung nur die Taxe für 200 km. Dann würden jedenfalls alle Klagen wegen Ueberzahlung abgeschnitten gewesen sein. Wenn dies aber als zu weit gehend erachtet werden sollte, dann wäre es zweifellos rationeller und weniger unbillig, wenn man alle und auch die einzelnen Abstufungen (Zonen) über 100 km bedeutend geringer gegriffen hätte, sämmtlich vielleicht von 10 zu 10 oder sogar von 5 zu 5 km. Dadurch wäre die Ungerechtigkeit weniger fühlbar geworden und hätte mit der sonstigen Ermässigung der Fahrpreise begründet werden können, als bei dem gegenwärtigen Tarife, wonach der Reisende unter Umständen eine Ueberzahlung von 49 km zu leisten hat!

Die fragliche Zoneneintheilung kann also im Interesse des Publikums kaum erfolgt sein oder wollte man dem verständnisslosen allgemeinen Ruf nach „Zonen" nur eine Beruhigungskonzession machen? Dem Publikum kommt es aber nur darauf an, billig zu fahren, und der „Zonentarif" als solcher ist nur deshalb „populär", weil das Publikum damit lediglich den Begriff von äusserst wohlfeilen Fahrpreisen verbindet — von dem vorliegenden Zonentarif hat es sich daher auch arg enttäuscht gefühlt!

Abgesehen nun davon, dass bei dieser Konstruktion des Tarifs zu Umgehungen desselben vollkommen herausgefordert wird und um dem möglichst vorzubeugen, Bestimmungen seitens der Verwaltung erlassen werden müssen, die schliesslich doch ihren Zweck nicht immer erreichen, dagegen zu Weitläufigkeiten mit dem Publikum Veranlassung geben und auf dasselbe stets einen wenig günstigen, unliebsamen Eindruck machen werden, so vermögen wir auch nicht zu erkennen, dass die Hereinziehung der Zonen im System des Tarifs gelegen hätte oder sonst aus sachlichen Gründen erforderlich gewesen wäre. Denn wir wüssten nicht, welche wesentlichen Vortheile etwa für die Eisenbahn — lediglich vom tarifarischen Standpunkte aus betrachtet — die Zonenabstufungen in der erfolgten Art bringen könnten. Wenn, wie vermuthlich beabsichtigt ist, für die sämmtlichen Stationen je einer Zone nur eine Fahrkarte jeder Klasse und Sorte verausgabt wird, so kann dadurch allerdings eine weitere Verminderung der Fahrkartenbestände und demzufolge auch der Rapportirung und Abrechnung erzielt werden, diese Vereinfachung ist in Wirklichkeit aber von so geringer Bedeutung, dass damit jedenfalls die oben beregten Härten, welche aus dieser Einrichtung für das Publikum entstehen, in keiner Weise gerechtfertigt werden können. Es bleibt somit nur der eine Grund, warum man statt des fast „idealen" Kreuzertarifs einen schon vor seiner Einführung stark angefochtenen, nicht beliebten Kreuzer-Zonentarif schaffen will und das ist der finanzielle! Nach einer Berechnung des obenerwähnten Berichtes würde die direkte Anwendung des reinen Kreuzertarifs einen Mehrausfall von 1 594 916 fl. zur Folge haben und hiervor scheint man regierungsseitig zurückgeschreckt zu sein. Diesen unseres Dafürhaltens zu „vorsichtigen" Standpunkt vermögen wir für sach- und zweckgemäss nicht zu halten und möchten in dieser Beziehung auf das Beispiel der Ungarischen Regierung hinweisen, die sich weit gewagter über derartige Bedenken hinweggesetzt hat, Bedenken, welche bei der Eigenartigkeit des dortigen Tarifs, wobei Berechnungen oder Schät-

zungen überhaupt auch nur mit einiger Sicherheit nicht zu Grunde gelegt werden konnten, wohl eher gerechtfertigt gewesen wären.

Bei einem Jahres-Einnahmebudget der Oesterreichischen Staatsbahnen von über 62 Millionen Gulden will unseres Erachtens eine Summe von 1,5 Millionen Gulden nichts oder wenig bedeuten und — abgesehen davon, dass die Verbilligung der Fahrpreise zweifellos eine Steigerung der Frequenz und dadurch wieder wenigstens eine theilweise Ausgleichung des bei sich gleichbleibender Frequenz berechneten Einnahmeausfalles sicher zur Folge haben wird — müssen doch die Eisenbahnverwaltungen darauf gefasst sein, dass ohne pekuniäre Opfer ihrerseits (wenigstens vielleicht für die erste Zeit) eine gründliche Reform des Personenverkehrs, die auch den Verwaltungen nach einer eventuellen Uebergangsperiode reiche Vortheile bringen soll, wahrscheinlich nicht würde durchgeführt werden können. Wir sagen „wahrscheinlich“, denn nicht wenige Fachleute (abgesehen von den fanatischen Theoretikern) behaupten, dass ein solches Opfer bei Einführung gerade sehr wohlfeiler Fahrpreise nicht eintreten würde, eine Behauptung, die durch den Erfolg der Ungarischen Reform nach den offiziellen Angaben, die wohl nicht angezweifelt werden dürfen, wenigstens theilweise ihre gewichtige Bestätigung erhält.

Von demselben „vorsichtigen“ Standpunkte scheint die Staatsbahnverwaltung bei Bemessung der Höhe des Schnellzugzuschlages und der Gepäckfracht ausgegangen zu sein, ein Standpunkt, den wir auch hier nicht für angezeigt halten und gegen welchen denn auch bereits viele Stimmen sehr zu Ungunsten der Verwaltung in der öffentlichen Meinung sich nachdrücklich ausgesprochen haben.

Die Leistungen der Eisenbahnen mit den Schnellzügen (bezw. deren Mehrkosten) sind gegenüber denjenigen mit Personenzügen in keiner Beziehung um die Hälfte grösser, weder was Komfort noch Fahrgeschwindigkeit usw. anbetrifft und bezüglich letzterer möchten wir beispielsweise gerade auf die sogen. Schnellzüge der Oesterreichischen Staatsbahn hinzuweisen uns erlauben, welche am Tage zwischen Wien und Salzburg laufen: dieselben gebrauchen zur Zurücklegung der 314 km langen Strecke etwas über 7 Stunden und halten unterwegs nicht weniger als 19 bezw. 21 Mal an! Es will uns daher nicht billig erscheinen, für die Benutzung der Schnellzüge einen um die Hälfte höheren Fahrpreis als bei den Personenzügen (50% Zuschlag zu den Personenzugtaxen) zu verlangen. Da ferner die Mehrleistung der Eisenbahn bei den Schnellzügen für alle Klassen die gleiche ist, so können wir auch nur einen für alle Klassen gleichen Schnellzugzuschlag für gerechtfertigt halten und vermögen es weder für zweckmässig noch nach dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung für begründet erachten, wenn nach dem vorliegenden Tarif dieser Zuschlag jedes Mal die Hälfte der betreffenden Klasse betragen soll, so dass derselbe sich für die III. Klasse auf ½ kr., für die II. Klasse auf 1 kr. und für die I. Klasse auf 1½ kr. beläuft. In Süddeutschland und den Reichslanden ist dieser Zuschlag denn auch bekanntlich gleich und beträgt 1,1 ₰ für alle Klassen, während er in Preussen wenigstens auch für II. und III. Klasse der nämliche ist und rationeller nur 0,67 ₰ (für I. Klasse 1 ₰) beträgt. Wir halten den für die III. Klasse in Oesterreich angenommenen Satz von ½ kr. auch noch für zu hoch, weil der Mehrleistung der Eisenbahn nicht entsprechend und würden einen solchen von ¼ kr. allgemein für angemessen und durchaus genügend erachten. Ein gleicher Zuschlag für alle 3 Klassen verschafft der Eisenbahn den Vortheil, dass sie nur Personenzug-Fahrkarten aufzulegen hätte und für die Schnellzüge nur eine Sorte Zuschlagskarten für alle Klassen auszugeben brauchte (wodurch eine einfachere Verminderung der Fahrkartenbestände erreicht worden wäre, als durch die Einführung der Zonen!), ein billigerer Zuschlag würde aber die Stimmen vielfach verstummen machen, welche jetzt über Vertheuerung der Fahrpreise (besonders in II. Klasse) nicht mit Unrecht klagen.

Aehnlich liegt es mit der Gepäckfracht. Wenn es auch richtig ist, dass hierbei besonders die wohlhabenderen Klassen der Bevölkerung und ein verhältnissmässig geringerer Prozentsatz der Reisenden berührt werden, so hätte man doch nicht ausser Acht lassen sollen, dass die Aufhebung des Freigepäcks im allgemeinen und zwar gerade von solchen Reisenden, welche vermöge ihrer sozialen oder materiellen Stellung nicht ohne Einfluss auf Eisenbahnen und öffentliche Meinung sind, selbstverständlich aus Unkenntniss der einschlagenden Verhältnisse oder aus persönlichstem Interesse, mit sehr wenig Sympathie entgegengenommen wird. Man hätte daher die an und für sich und in jeder Beziehung durchaus gerechtfertigte Abschaffung des Freigewichts direkt weniger fühlbar machen und einen thunlichst niedrigen Frachtsatz zu Grunde legen sollen. Als einen solchen, bei welchem auch die Interessen der Eisenbahn noch vollauf gewahrt werden, würden wir 1,25 kr. oder noch besser 1 kr. für je 10 kg bezeichnen. Je niedriger diese Grundtaxe ist, je weniger wird im Publikum Geneigtheit vorhanden sein, das Gepäck mit in die Wagen zu nehmen und je eher wird man sich entschliessen, dasselbe abfertigen zu lassen, um so aller persönlichen, oft recht lästigen und unbequemen Gepäcksorge beim Ein-, Aus- und Umsteigen enthoben zu sein.

Die Befürchtung, dass durch eine so wesentliche Herabsetzung der Einheitssätze für Gepäck alle bisher als Eilgut beförderten Güter als Reisegepäck zur Aufgabe gebracht und dadurch der Eisenbahn allerhand Inkonvenienzen, Einnahmeverluste, grössere Verantwortlichkeit usw. erwachsen würden vermögen wir in diesem Umfange nicht unbedingt zu theilen, da die Bahnen sich durch Anwendung bezw. schärfere Handhabung der Bestimmungen des § 24 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands hiergegen leicht schützen könnten. Ebenso können wir die anscheinend selbst von Fachleuten aufgeworfenen anderweiten Bedenken (vergl. beispielsweise „Oesterreichische Eisenb.-Ztg.“ 1890 Nr. 14 S. 120), dass die Gepäckfrage am schwierigsten zu lösen sein werde, weil durch die Aufhebung des Freigepäcks sich „auch im Betriebe mancherlei Schwierigkeiten und Komplikationen ergeben würden“, in keiner Weise für zutreffend halten. Und wenn dann befürchtet wird, dass das Bestreben der Reisenden, möglichst viel Gepäck mit in die Wagen zu nehmen, zu einer „wahren Kalamität“ werden würde und auch „die Personenwagen durch die grössere Benutzung in bedeutend grösserem Maasse Schaden leiden müssten“, ja wenn sogar empfohlen wird, dass „zur Lösung der Frage“ man dazu kommen werde, „unter und über jedem Sitze besondere Abtheilungen für das Gepäck zu machen, so dass jeder Reisende nur ein oder zwei ganz bestimmte Kästchen für Handgepäck benutzen dürfe“ (!), so sind uns derartige weitgehende Besorgnisse nicht wohl erfindlich. Als wenn die Aufhebung des Freigewichts eine bisher noch nie dagewesene, unerhörte und grundstürzende Maassregel sei! Alle solche Besorgnisse und Bedenken dürften daher durch den einfachen Hinweis darauf, dass diese allein gerechte und rationelle Einrichtung auf einer erheblichen Anzahl Eisenbahnen, und zwar gerade solchen, welche ganz besonders dem grossen Reiseverkehr dienen, wie den Süddeutschen und Reichsländischen und vor allen denen in der Schweiz, schon längst ohne alle Unzuträglichkeiten in Gebrauch ist, am kürzesten endgültig widerlegt sein; auch könnte wohl noch erwähnt werden, dass der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte, der immer grösseren Umfang angenommen, gewiss auch für Oesterreich, wie alle diejenigen Eisenbahngebiete, welche leider das Freigepäck noch nicht abgeschafft haben, keine nennenswerthe „Kalamität“ zur Folge gehabt hat, trotzdem in denselben Freigepäck bekanntlich nicht gewährt wird. Dass besondere Vorschriften über die Mitnahme von Handgepäck in die Wagen eisenbahnseitig erlassen werden müssen, ist selbstverständlich, und sollte sich Geneigtheit des Publikums zeigen, in ungehöriger und belästigender Weise die Sitze und Wagen mit Handgepäck zu füllen, so wird eine etwas energische Hand-

habung der gegebenen Bestimmungen bald und leicht Abhilfe schaffen und ist im übrigen gerade bei dieser Angelegenheit das mitreisende Publikum, wenn es nicht vorzieht, sich rücksichtslos behandeln zu lassen, der allerbeste Regulator. —

Welchen Erfolg nun der neue Tarif haben wird? Nach den obigen Ausführungen*) müssen wir leider befürchten keinen günstigen und dauernden. So vortrefflich er auch in seiner ersten Anlage ist und so anerkennenswerthe Fortschritte gegen den jetzigen Zustand er auch aufweist, so hat man doch aus, wie es uns scheint, zu grosser Scheu vor finanziellen Ausfällen sich nicht entschliessen können, dem Prinzip der weitgehenden allgemeinen Verbilligung der Fahrpreise konsequent zu bleiben, und daher mit der andern Hand vorsichtig wieder genommen, was man mit der einen Hand zweckmässig gegeben hat — und hierin liegt unseres Erachtens der wunde Punkt, der der Eisenbahnverwaltung wohl noch manche Schmerzen verursachen wird. Einen Tarif zu erfinden, der einwand- und ausnahmslos Allen passen würde, darauf muss selbstredend von vornherein verzichtet werden; wo aber schon vor der Einführung eines Tarifs, wie im vorliegenden Falle, so viele und gewichtige Einwendungen von den verschiedensten Seiten gegen denselben erhoben sind, da kann es gar nicht ausbleiben, dass diese Einwendungen, nachdem er in Kraft getreten, fort und fort und laut und immer lauter wiederholt werden (um so mehr, da sie jedem einleuchten und der Begründung nicht entbehren); die Unzufriedenheit, die schon jetzt weite Kreise bekunden, wird immer mehr um sich greifen, und die Verwaltung wird stets in die unangenehme Lage versetzt sein, dieselbe zu bekämpfen, ohne sie voraussichtlich besiegen zu können.

Uns will es aber nicht zweckmässig dünken, eine „Reform“ einzuführen, die den Todeskeim bereits in sich hat und daher auf längere Zeit schwerlich wird bestehen können. S.

*) Dieselben können wir auch infolge der durch die Zeitungen inzwischen auszugsweise bekannt gewordenen Vertheidigung seitens der Regierung im Abgeordnetenhause keineswegs für widerlegt oder entkräftet erachten.

Die Lokalbahn Freilassing-Laufen.

Unter den 11, gemäss Gesetz vom 30. April 1888 vom Bayerischen Staate herzustellenden Lokalbahnen wurde als erste die Linie von Freilassing (Station der Strecke Salzburg-Rosenheim) nach Laufen im Bau vollendet und am 14. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Durch die genannte Lokalbahn sollte die Stadt Laufen, welche sich in früherer Zeit eines ansehnlichen Verkehrs erfreute, diesen aber durch den allmählichen Ausbau des Bayerischen Bahnnetzes fast ganz verloren hat, wieder in den grösseren Verkehr einbezogen werden. Als Theilstrecke einer durchgehenden Hauptbahnlinie Freilassing - Mühldorf, welche das Bindeglied einer künftigen direkten Linie Salzburg-Ingolstadt bilden sollte, kam die beregte Bahnverbindung schon früher einmal in Frage und machten sich um deren Herstellung insbesondere zu jener Zeit lebhafte Bemühungen geltend, als die Konkurrenzbestrebungen der Italienischen Häfen Venedig und Genua und des Oesterreichischen Hafens Triest die letztere Stadt veranlassten, in die Agitation für eine Predil- und Tauernbahn zur Erlangung des kürzesten Weges nach Mitteldeutschland einzutreten. Die seitens der Interessenten angestrebte Hauptbahnlinie Freilassing - Mühldorf wäre demnach bestimmt gewesen, in ihrer Fortsetzung Mühldorf - Landshut und Landshut-Ingolstadt den Verkehr von Triest über die in Aussicht genommene Tauernbahn zu vermitteln. Ein in den Gesetzentwurf vom Jahre 1877 eingestelltes bezügliches Projekt fand jedoch keine Zustimmung seitens der Bayerischen Kammer der Reichsräthe. Nachdem sohin die Erbauung einer Linie Freilassing - Mühldorf als Hauptbahn in nicht absehbare Ferne gerückt erschien, lenkten sich die Bemühungen der Stadt Laufen auf eine Lokalbahnverbindung mit Freilassing nach Maassgabe des Gesetzes vom 28. April 1882. Die auf Ansuchen der Stadtvertretung Laufen im Jahre 1886 gepflogenen Erhebungen, wobei die für eine Hauptbahn vordem gemachten Terrainaufnahmen benutzt wurden, ergaben, dass für die Lokalbahnlinie der Zug der Hauptbahn zweckmässig verfolgt werden könne, dergestalt, dass durch Hebung und Senkung des Planums gegenüber jenem der Hauptbahntrasse die Auf- und Abträge, wie die Kunstbauten eine Verminderung erfahren. Hierbei konnte das Profil der Lokalbahn derart in jenes der Hauptbahn hineingelegt werden, dass die Umwandlung der ersteren in eine Hauptbahn, ohne wesentliche Störung des Lokalbahnbetriebes, durch Erhöhung der Dämme und Vertiefung der Einschnitte durchführbar erschien, falls einmal doch noch Anlass gegeben sein sollte, zu dem Baue einer Hauptbahn Freilassing - Mühldorf zu schreiten. Nachdem in der Folge die gesetzlichen Vorbedingungen für den Lokalbahnbau bezüglich der Grunderwerbung seitens der Stadt Laufen, welche sich als ausschliessliche Interessentin erklärt hatte, erfüllt waren, stand der Aufnahme des Projektes einer Lokalbahn von Freilassing nach Laufen in den Gesetzentwurf des Jahres 1887 nichts mehr im Wege.

Ueber die technischen und betriebsdienstlichen Verhältnisse der Bahn ist folgendes zu bemerken:

Die Bahn verlässt die Station Freilassing auf der Westseite, wendet sich in fast nördlicher Richtung gegen den Bodeneinschnitt der Sur, überschreitet diesen Bach, zieht an den Orten Lohen, Surheim und Gastag vorbei und nähert sich, immer die nördliche Richtung verfolgend, der Stadt Laufen. Hier, bei Kilometer 10, verlässt die Lokalbahn die einer Hauptbahn zu gebende Richtung, da die Hauptbahnstation zu entfernt (1,5 km) von der Stadt und zu hoch (30 m) über derselben angelegt werden müsste.

Der zur Anwendung gebrachte eiserne Langschwellen-Oberbau ist für einen Raddruck von 5 t berechnet; es können deshalb Eisenbahnwagen mit mehr als 10 t Bruttolast für die Achse auf die Lokalbahn nicht übergehen. Der kleinste Krümmungshalbmesser von 180 m, der den Uebergang von Wagen mit einem festen Radstand von mehr als 4 m ausschliesst, besteht nur für die Einfahrtskurve in die Station Laufen; die übrigen Kurven der 2,1 km langen eigentlichen Lokalbahnstrecke haben einen Radius von 200 m; auf 10,2 km Länge ist die Bahn mit Hauptbahnradien trassirt.

Die Länge der Linie zwischen den Mitten der Betriebsgebäude in Freilassing und Laufen beträgt 12,3 km gegenüber einer Länge der Luftlinie von 11,5 km; die grösste Steigung beträgt 20 ‰.

Ausser der für unbeschränkte Güterabfertigung eingerichteten Endstation Laufen wurde noch eine Zwischen-Haltestelle mit Güterdienst in Surheim errichtet. Die beiden Halteplätze Lohen und Gastag, an deren Bahnsteig lediglich eine Benennungstafel angebracht ist, dienen nur dem Personenverkehr und zur Aufnahme von kleineren Stückgütern bezw. von Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Schaffners während des Zugaufenthaltes.

Es verkehren täglich 3 Züge in jeder Richtung; an Sonn- und Feiertagen ausserdem noch 2 weitere Züge, um dem an diesen Tagen lebhafteren Reiseverkehr zwischen Laufen und dem nahegelegenen Salzburg zu genügen.

Als Dienstpersonal wurde an der Station Laufen bestellt: 1 Betriebsleiter, 1 Expedient, 1 Lokomotivführer, 1 fahrfertiger Heizer, 1 Maschinenhaus-Tagelöhner (zugleich Ablöser des Heizers) und 3 Bedienstete (Schaffner) zur abwechselungsweisen Verwendung im Stations-, Expeditions- und Zugbegleitungs- (Kondukteur- und bezw. Bremser-) Dienst.

An der Haltestelle Surheim wird der Dienst von einem Bahnagenten besorgt. Die Streckenkontrole obliegt einem Bahnaufseher, der auch die Bahnunterhaltungsarbeiten zu überwachen hat.

An Fahrbetriebsmitteln sind vorhanden: 2 Tendermaschinen, 2 Personenwagen mit je 8 Sitzplätzen II. Klasse, 25 Sitzplätzen III. Klasse und je 6 Stehplätzen auf den beiden Plattformen, 2 Personenwagen mit je 40 Sitzplätzen III. Klasse und je 6 Stehplätzen auf den Plattformen, 2 Dienst- und Bahnpostwagen und 2 Stückgutwagen. Sämmtliche Wagen sind nach dem Interkommunikationssystem gebaut und mit je einer Spindelbremse, sowie mit der nicht automatischen Luftsaugebremse nach System Hardy versehen. Die erwähnte Bremse wurde in jüngster Zeit ihrer leichten Unterhaltung und grossen Regulirbarkeit halber von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung zur Ausrüstung von Lokalbahnzügen adoptirt und zum ersten Male bei den vorbeschriebenen Fahrzeugen in Verwendung genommen.

Die Tarife und sonstigen Einrichtungen für die Personenbeförderung sind die gleichen, wie bei den übrigen staatlichen Lokalbahnen mit mehr als 10 km Länge. Bezüglich der Güterabfertigung käme zu erwähnen, dass die Station Laufen und die Haltestelle Surheim im direkten Verkehre mit den übrigen Bayerischen Staatseisenbahn-Stationen stehen; die Station Laufen nimmt die Kartirung ihrer Sendungen selbst vor, während dieselbe für die mit einem Agenten besetzte Haltestelle Sur-

heim von der Anschlussstation Freilassing (namens der Haltestelle Surheim) besorgt wird. Die Rechnungsstellung dagegen obliegt für den gesammten Lokalbahnverkehr ausschliesslich der Betriebsleitung in Laufen.

Hinsichtlich des Güterverkehrs kommt ausser den Bedürfnissen der Bevölkerung des Verkehrsgebiets an Kolonialwaaren usw. die Verfrachtung von Schnitt- und Stammholz aus den umliegenden Staats- und Privatforsten für den Rheinischen Handel, dann von Getreide, Mühlerzeugnissen und sonstigen landwirthschaftlichen Produkten zur Versorgung des Gebirges, namentlich der im Sommer stark besuchten Touristenorte Salzburg, Reichenhall und Berchtesgaden in der Richtung nach Freilassing, dann in umgekehrter Richtung von Gerste und von Baumaterialien, sowie von Schleifsand für die auf Oesterreichischem Gebiete gelegene bedeutende Glasfabrik Bürmoos in Betracht.

Diese Frachtzugänge dürften, insbesondere wenn ein Verkehr aus und nach dem an Laufen unmittelbar anschliessenden Oesterreichischen Gebiete nicht durch die Zollgrenze erschwert wird, für die Unterhaltung der Linie genügen und eine angemessene Verzinsung des staatlichen Bauaufwandes erwarten lassen.

Im Staatsbetriebe befinden sich nunmehr 16 Lokalbahnlinien mit einer Gesammtlänge von 328,83 km und werden voraussichtlich im laufenden Jahre noch 4 weitere Bahnen mit zusammen 85,53 km zur Eröffnung gelangen können, so dass Ende 1890 das staatliche Lokalbahnnetz 20 Linien mit 414,36 km Gesammtlänge umfassen wird. A.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Benutzung nichtärarischer Strassen für Eisenbahnen.

Die K. K. Ministerien des Handels und Innern haben veranlasst, dass bei den einzelnen Landesvertretungen die Schaffung von Landesgesetzen angeregt werde, durch welche dem Landesausschusse die Kompetenz zur Bewilligung der Benutzung öffentlicher nichtärarischer Strassen und Fahrwege für Eisenbahnen zuerkannt werde. In das Niederösterreichische Strassengesetz vom 14. Januar 1887 ist bereits eine derartige, zweifellos im Interesse der Volkswirthschaft und der Industrie gelegene Bestimmung aufgenommen.

Maassnahmen gegen die Cholera.

Aus Anlass des Auftretens einer choleraartigen epidemischen Krankheit im südlichen Theile Spaniens wurde seitens der K. K. Ministerien des Innern und des Handels die Veranlassung bezw. die Verfügung getroffen, dass der Herstellung und Erhaltung eines in sanitärer Hinsicht untadelhaften Zustandes der Warteräume, Aborte und Pissoirs auf allen Stationen die erforderliche Aufmerksamkeit zugewendet werde.

Alters- und Invaliditätsversorgung der Eisenbahnarbeiter.

Zur Erreichung eines solchen Zieles hat das K. K. Handelsministerium Besprechungen mit den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen eingeleitet. Es waren drei Momente, welche bei diesen Konferenzen seitens der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen zu Tage traten, nachdem die prinzipielle Seite der Frage bezüglich der Nothwendigkeit und Erspriesslichkeit solcher sozialpolitischer Vorkehrungen allseitig anerkannt wurde. Es wurde zunächst geltend gemacht, dass die Schaffung einer solchen Institution der Alters- und Invalidenversorgung der Arbeiter die Gewähr bieten müsse, dass dieselbe nicht durch ein in Bälde zu erlassendes, ähnliche Zwecke verfolgendes allgemeines Gesetz für die Alters- und Invalidenversorgung aller Arbeiter allzu sehr tangirt würde. Es wurde weiter auf die in Aussicht stehende Verstaatlichung mehrerer Privateisenbahnen hingewiesen und dabei die Frage aufgeworfen, in welcher Weise die Kosten für die Errichtung solcher Institutionen zur Verrechnung gelangen sollen, ohne die Interessen der Aktionäre zu schädigen, und es wurde endlich die Nothwendigkeit genauer statistischer Erhebungen betont, um auf Grundlage derselben über die Grösse und die etwaigen Kosten dieser neuen Institution eine genauere Basis zu beschaffen. In diesen Besprechungen kam es selbstverständlich noch zu keinen Beschlüssen, wohl aber dürfte diese Angelegenheit nicht mehr von der Tagesordnung abgesetzt werden, da es die ernstliche Absicht des Handelsministeriums ist, alles aufzubieten, um eine Gefährdung des Eisenbahndienstes zu verhindern und die soziale Stellung der hierbei Beschäftigten zu verbessern.

Sicherheitsmaassregeln im Lokalverkehre der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der erste Sonntag nach der Einführung des Zonenkreuzertarifes hat einen solchen Massenverkehr auf den beiden Bahnhöfen der Staatsbahnen herbeigeführt, dass ungeachtet der entsprechendsten Vorkehrungen nur durch die aufopferungsvolle Mühewaltung des Bahnpersonales Unglücksfälle verhütet wurden. Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erliess nun eine Kundmachung, worin auf die Gefährlichkeit der Benutzung der Plateaux der im Wiener Lokalverkehre verwendeten Wagen mit Eingängen an den Stirnseiten dahin aufmerksam gemacht wird, dass von nun an vor der Abfahrt der Züge in Wien bei den Wagenauftritten Kondukteure stehen werden, welche darüber zu wachen haben werden, dass stets nur die dem inneren Fassungsraume entsprechende Anzahl von Menschen zugelassen werde. Ausserdem wird das längst bestehende, durch Anschlag an den äusseren Stirnseiten der Wagen ersichtlich gemachte Verbot des Aufenthalts auf den Wagenplateaux durch spezielle, noch mehr in die Augen fallende Kundmachungen in den Bahnhofräumen, sowie an den äusseren Wänden der Wagen in Erinnerung gebracht werden.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Handelsminister hat zur Vornahme der Vorarbeiten folgende Konzessionen für die Dauer eines Jahres ertheilt: dem Baron Bela Banhidy für eine von der Station Kis-Jenö-Erdöhegy der Arad-Csanader Eisenbahnen nach Nagy-Szalonta zu führende Vizinalbahn; dem Reichstagsabgeordneten Ludwig Csavolssky für eine von Tisza-Füred nach Karczag zu führende Vizinalbahn; dem Ingenieur Viktor Lorenz für eine von der Station Herkulesbad nach Herkulesbad zu führende elektrische Bahn.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Mai d. J.

Zu Ende April waren 437 Eisenbahnbau-Kilometer ausgewiesen worden, wovon 70,1 km auf die Staatsbahnen und 366,9 km auf die Privatbahnen entfielen. Bei den Staatsbahnen trat im Mai keine Veränderung ein, dagegen wurde bei den Privatbahnen die 12,7 km lange Strecke Grünburg-Agonitz der Steyerthalbahn in Bau genommen, wodurch sich hier die Zahl der Baukilometer auf 379,6 erhöhte. Mit Ende Mai betrug sohin die Gesammtziffer der Baulängen 449,7 km = 70,1 km Staatsbahnen + 379,6 km Privatbahnen. Ein besonders günstiger Baufortschritt war auf den Lokalbahnen Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha, Laibach-Stein und Ischl-Strobl zu verzeichnen. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbau 18 211, d. i. um 3 042 Arbeiter mehr als im Vormonate.

Lokalbahn Nieder-Lindewiese-Barzdorf.

Die Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft hat, einer schon vor längerer Zeit ergangenen Aufforderung des Handelsministeriums entsprechend, nunmehr das Detailprojekt für die etwa 26 km lange Abzweigung der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals von Nieder-Lindewiese über Setzdorf und Friedeberg nach Barzdorf zum Anschluss an die von den Preussischen Staatsbahnen zu erbauende Fortsetzungslinie von Barzdorf-Heinersdorf nach Ottmachau mit der Bitte um Einleitung der politischen Begehung vorgelegt. Die thatsächliche Ausführung dieser Linie, welche einen Kostenaufwand von etwa 2 Millionen Gulden erfordert, erscheint in erster Linie abhängig von der endgültigen Sicherstellung des Baues der Preussischen Anschlussstrecke; sobald dieser Ausbau endgültig sichergestellt ist, wird seitens der Preussischen Staatsverwaltung die Entscheidung darüber zu treffen sein, ob und unter welchen Modalitäten diesem Bahnbau die in Anspruch genommene staatliche finanzielle Unterstützung zugewendet werden kann. Dieser Entscheidung aber hat im Sinne der gegebenen Direktive die Sicherstellung ausreichender Beitragsleistungen seitens der Interessenten vorauszugehen, in welcher Beziehung schon vor längerer Zeit von der Schlesischen Landesregierung Verhandlungen eingeleitet worden sind.

Generalversammlung der Marmaroser Salzbahn am 9. Juni d. J.

Zu dem hierüber bereits in Nr. 50 S. 504 d. Ztg. Berichteten ist noch folgendes nachzutragen. Es wurden die Vorkehrungen der Direktion genehmigt, gemäss einem früheren Beschlusse, die schmalspurige Szigetkamra-Szlatinaer Salztransportbahn in eine normalspurige Bahn umzugestalten, eine neue Brücke mit Eisenkonstruktion über die Theiss zu erstellen und von der Station Szigetkamra bis Kis-Bocsko eine normalspurige Bahn zu erbauen. Hierfür werden 614 800 fl. in Prioritäts- und 230 700 fl. in Stammaktien ausgegeben. Als Gegenleistung wurden der Gesellschaft von der Regierung mehrere Begünstigungen zugestanden, insbesondere ausser der üblichen Steuer- und Gebührenfreiheit die Verlängerung der Konzession auf 16 resp. 12 Jahre, die unentgeltliche Abtretung der zum Bau erforderlichen ärarischen Gründe und die unentgeltliche Be-

nutzung der 2 km langen ärarischen Flügelbahn M. Sziget-Sokamara; endlich eine relative Erhöhung des Frachtsatzes für das zu verfrachtende Salz. Es wurde ferner beschlossen, gleichzeitig mit der Emission der erwähnten Bautitres auch die gegenwärtig im Umlaufe befindlichen 6 936 5 % Prioritätsaktien im vollem Nennwerthe von 693 600 fl. einzulösen, dafür 7 707 Stück 4,5 %, in 36 Jahren zu amortisirende Prioritätsaktien im Nominal von 770 700 fl., auszugeben und die gegenwärtigen im Umlaufe befindlichen 6 % Stammaktien in 4,5 %, in 36 Jahren zu amortisirende, umzuwechseln.

Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 21. Juni d. J.

Der Rechenschaftsbericht für 1889 konstatirt zunächst, dass für das Jahr 1889 ein Betriebsergebniss von 504 886 fl. resultirt, welches gegenüber dem Vorjahre um 14 686 fl. oder 2,99 % höher ist. Der Betriebskoeffizient hat 50,95 % gegenüber 51,03 % des Vorjahres betragen. Die für das Jahr 1889 aufgelaufenen Zinsen für die Schuldforderung von 375 000 fl. sind anerkannt und in der Bilanz vom 31. Dezember berücksichtigt worden. Von dem mit 31. Dezember 1889 ausgewiesenen Saldovortrage von 466 564 fl. dürfte ein Betrag von 160 000 fl. zur Dotirung des Betriebsfonds und für ausserordentliche Anschaffungen im Jahre 1890 ausreichen und sohin der Restbetrag, sowie die im Laufe des Jahres 1890 sich allfällig ergebenden Betriebsüberschüsse disponibel bleiben. In der Angelegenheit der Eisenbahnverbindung Troppau-Ratibor sei insofern ein Fortschritt zu konstatiren, als der Bau der auf Preussischem Gebiete gelegenen Anschlussstrecke, welche im Sinne des bestehenden Staatsvertrages vom 14. März 1885 mit dem Bau der Preussischen Bahnstrecke Ottmachau-Barzdorf im engsten Zusammenhange steht, als gesichert anzusehen ist. Der Verwaltungsrath werde, sobald ihm hierüber die endgültige Entscheidung der beiden betheiligten Regierungen zugekommen sein wird, den Aktionären Bericht erstatten. In Angelegenheit der endlichen Sanirung der Kreditorenverhältnisse des gesellschaftlichen Unternehmens, bezw. der Prioritäts- sowie der schwebenden Schuld hat der Verwaltungsrath mit dem Prioritätenkurator und den Vertrauensmännern ein Uebereinkommen getroffen, welches sich indessen zu einem Vorschlage an die Generalversammlung deshalb noch nicht eignet, weil dem Verwaltungsrathe seitens der Regierung, an welche er sich um ihre Zustimmung zu diesem Uebereinkommen gewendet, eine Entscheidung bisher noch nicht zugekommen ist.

Generalversammlung der Biharer Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 22. Juni d. J.

Laut Direktionsbericht für 1889 betrug der Reingewinn 66 249 fl., wovon 66 228 fl. zur Einlösung des dritten Kupons der noch nicht eingelösten 11 619 Stück Prioritätsaktien verwendet und der Rest von 21 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Generalversammlung der Mühlkreisbahn am 23. Juni d. J.

Dieselbe genehmigte den Geschäftsbericht für 1889 sowie die Bilanz und beschloss, aus dem Reingewinn von 34 644 fl. den Julikupon von 1890 der Prioritäten des Aktienkapitals mit 2,50 fl. einzulösen. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Obmanne der Konzessionäre, bezw. den zur Abwickelung der Rechnungslegung bei der Uebergabe der Bahn von den Konzessionären an die Aktiengesellschaft bestellten Liquidatoren einerseits und der Direktion andererseits, welche die Rechnungslegung nicht entsprechend fand, führten zu einer erregten Debatte. Die Generalversammlung billigte den Standpunkt der Direktion.

Generalversammlung der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse am 22. Juni d. J.

Aus dem Direktionsbericht für 1889 geht hervor, dass der Reinertrag 17 515 fl. ausmacht. Bezüglich der Fortsetzung der Strecke dieser Bahn bis Kecskemét berichtet die Direktion, dass zwischen ihr und der Stadt Kecskemét ein Uebereinkommen getroffen wurde, wonach die letztere den Ausbau der Linie durch Annahme von Stammaktien fördern wird. Hierauf wurde beschlossen, von dem Reingewinn den am 1. Juli d. J. fälligen Kupon der Prioritätsaktien mit 1,70 fl. einzulösen.

Generalversammlung der Matraer Lokalbahn am 23. Juni d. J.

Die Direktion berichtet, dass sie auf Grund des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung zu Einverleibungs- und Herstellungszwecken von der Oesterreichischen Länderbank eine schwebende Schuld von 34 000 fl. aufgenommen hat. Die Gesammteinnahmen für 1889 betrugen 130 467 fl., die Ausgaben 68 914 fl. Der Betriebsüberschuss beziffert sich daher auf 61 554 fl., der Reingewinn aber auf 48 422 fl., wovon für die Aktie 2 fl. als Dividende gezahlt und 632 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Holics-Göding am 23. Juni d. J.

Das Anlagekapital der Gesellschaft besteht aus 426 000 fl. im Nominalwerthe und zwar aus 595 Stamm- und 1 535 Prioritätsaktion von je 200 fl., welcher Betrag fix gezeichnet erscheint. Bezüglich der Betriebsführung wurde beschlossen, dass dieselbe in eigener Regie und auf eigene Rechnung erfolgt. In betreff der Station Holics hat der Konzessionär mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einen Betriebsvertrag geschlossen. Der Förderungs- und Fahrdienst wurde einverständlich mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn festgesetzt. Für sämmtliche Vereinbarungen hat sich die Königlich Ungarische Regierung die Genehmigung vorbehalten. Die vorgelesenen Statuten wurden von der Generalversammlung angenommen, welche sich dann als konstituirt erklärte, worauf sie die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes vornahm.

Generalversammlung der Oesterreichischen Lokaleisenbahngesellschaft am 24. Juni d. J.

In Ergänzung des Geschäftsberichtes für 1889 erklärt der Vorsitzende die noch nicht erfolgte Abschreibung der Bilanzaktiven Post 3 Mährisch-Weisskirchen-Wsetin von 343 349 fl. damit, dass die Endabrechnung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend diese Linien, erst in diesem Jahre erfolgte, dass die Abrechnung für die Umländer an der Linie Mährisch-Weisskirchen-Wsetin, welche erst vor wenigen Wochen in das bürgerliche Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergingen, gleichfalls erst vor kurzer Zeit erfolgte, dass somit die ziffermässigen Voraussetzungen für die buchhalterische Abschreibung dieses blos buchmässigen Verlustes im Jahre 1889 überhaupt noch nicht gegeben waren und weil, bevor Verfügungen so wichtiger Natur durchgeführt werden sollen, es den Aktionären rechtzeitig möglich sein muss, hierüber zu urtheilen. Die Generalversammlung beschliesst von dem per Saldo verfügbaren Betrage von 773 776 fl., abzüglich des Vortrages vom Vorjahre von 107 081 fl., somit von 666 695 fl. als Tantieme für den Verwaltungsausschuss und den Direktionsrath 28 067 fl. zu verwenden, von dem sohin zur Verfügung bleibenden Betrage von 745 709 fl. 4 % Dividende mit 8 fl. für die Aktie, d. i. 608 000 fl. zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 137 709 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Csakathurn-Agram am 14. Juni d. J.

Nach dem Direktionsberichte für 1889 weist die Bilanz nach den vorgeschriebenen Abzügen einen Reingewinn von 47 365 fl. auf, daher um 5 518 fl. mehr als im Vorjahre. Es wurde beschlossen, den Kupon der ganzen Stammaktien à 200 fl. mit 3 fl., jenen der halben Stammaktien à 100 fl. mit 1,50 fl. einzulösen, 3 000 fl. dem Agiofonds zuzuweisen und 7 165 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn am 14. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht für 1889 konstatirt eine wesentliche Besserung gegen das Vorjahr. Es erhöhten sich die Einnahmen auf der Ungarischen Strecke um 4,9 %, auf der Oesterreichischen um 9,5 %. Der Betriebsüberschuss ist um 342 048 fl. höher, so dass die Oesterreichische Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen und für die Oesterreichische Linie ein dieselbe um 249 034 fl. übersteigendes Reinerträgniss erzielt wurde. Die Einnahmen betrugen nämlich auf der Ungarischen Linie 3 688 665 fl., auf der Oesterreichischen Linie 1 833 817 fl., zusammen 5 522 512 fl., die Gesammtausgaben 2 033 950 fl., der Ueberschuss somit 3 033 950 fl. Nach Entgegennahme dieses Berichtes wurde die Direktion ermächtigt, die Prioritätenlast von 2 291 200 fl. und 7 477 000 M in Gold, innerhalb des Rahmens der für die Verzinsung und Tilgung dieser Anlehen vorgesehenen Annuitäten, ohne Belastung der Aktionäre bestmöglichst zu konvertiren.

Generalversammlung der Gölniczthalbahn am 15. Juni d. J.

Laut dem Direktionsbericht für 1889 betrug die Einnahme 148 044 fl., die Ausgabe 85 890 fl., daher der Betriebsüberschuss 60 900 fl., wovon für je einen Kupon der 12 744 Stück Prioritätsaktien eine Dividende von 4,50 fl. gezahlt wird.

Generalversammlung der Arad-Temesvarer Bahn am 25. Juni d. J.

Nachdem auf Antrag eines Aktionärs der Geschäftsbericht als verlesen angenommen, der Bericht des Aufsichtsrathes

genehmigt und die Wahlen vorgenommen wurden, war die Tagesordnung erschöpft, da über den Reinertrag kein Beschluss zu fassen war. Darauf erklärte der Präsident, dass er die Mittheilung habe machen wollen von der mittlerweile erfolgten Sequestration der Bahn, dass aber der anwesende Regierungsvertreter dies nicht zugelassen habe. Darauf erhob sich dieser und sagte, die Sequestration sei auf Antrag des Handelsministers vom Ministerrath beschlossen worden, und zwar lediglich aus wirthschaftlichen Gründen. Die Generalversammlung dürfe aber diese Angelegenheit nicht besprechen, weil dieselbe nicht auf der Tagesordnung stehe. Wenn die Aktionäre dazu Stellung nehmen wollen, so müssten sie zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einberufen werden. Der Präsident bemerkte hierauf, dass eine solche Versammlung rechtzeitig einberufen werden würde, wenn die Rechte der Aktionäre einer besonderen Wahrung bedürften. (Inzwischen wurde der Zonentarif auf der Arad-Temesvarer Bahn eingeführt, während zwischen deren Vertretern und der Regierung noch Verhandlungen darüber schweben, ob statt der Sequestration nicht die Verstaatlichung einzutreten habe.)

Generalversammlung der Kahlenbergbahn bei Wien am 26. Juni d. J.

Nach dem für 1889 erstatteten Betriebsberichte wurden mittelst der Gesellschaftsbahn im verflossenen Jahre 221 185 Personen — um 15 258 mehr als im Vorjahre — befördert. Die Einnahmen aus dem Bahn-, sowie aus dem Hotelbetriebe haben eine Zunahme erfahren, und betrugen erstere 69 828 fl., letztere 135 579 fl. Der Bericht macht noch Mittheilung von der Errichtung und Vermiethung mehrerer Villen auf dem Kahlenberge, sowie von der daselbst erfolgten Installation der elektrischen Beleuchtung; von den Verhandlungen wegen Uebertragung der der Gesellschaft ertheilten Konzession zum Baue und Betriebe der Trambahn Wien-Nussdorf an die Neue Wiener Tramwaygesellschaft u. m. a. Unter Einbeziehung des vorjährigen Gewinnübertrages beziffert sich der für 1889 erzielte Nettogewinn auf 31 390 fl. Der Verwaltungsrath betont die Nothwendigkeit weiterer Investitionen für die Prosperität des gesellschaftlichen Unternehmens und beantragt, dass von der Vertheilung einer Dividende in diesem Jahre Umgang zu nehmen und der ausgewiesene Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen sei. Der Antrag wurde ohne Debatte angenommen.

Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) am 27. Juni d. J.

Der Bericht für 1889 macht eingehende Mittheilung über die am 1. Juli 1889 vollzogene Uebernahme der gesellschaftlichen Bahnlinie in den Staatsbetrieb, welche auf Grund des in der Konzessionsurkunde vorbehaltenen Rechtes von der Regierung verfügt wurde. Was die Herstellung der Lemberger Dampftrambahn betrifft, so sind die Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Lemberg wegen Mitbenutzung der städtischen Strassen und Grundstücke noch nicht zu Ende geführt. Inzwischen wurde um die Verlängerung der mittlerweile erloschenen Konzession angesucht. Die Bemühungen wegen Fortsetzung der gesellschaftlichen Bahnlinie auf Russisches Gebiet hatten bisher noch keinen Erfolg. Der Betriebsüberschuss beträgt 41 192 fl. Hiervon sind in Abzug zu bringen: verschiedene Zinsen, Wagenmiethe, Amortisation von verloosten 15 Stück Prioritätsaktien von 3 000 fl., zusammen 3 793 fl., so dass unter Hinzurechnung des Uebertrages vom Jahre 1888 der Betrag von 37 770 fl. zur Verfügung steht. Hiervon wird für jede Prioritätsaktie eine 1⅓ % Dividende, das ist 2,67 fl. oder für 13 786 Stück der Betrag von 36 808 fl. am 1. Juli ausbezahlt und der Rest von 961 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Kolomeaer Lokalbahnen am 27. Juni d. J.

Zunächst wird konstatirt, dass die ganz aussergewöhnlichen Elementarereignisse im September vorigen Jahres, sowie der strenge Winter und die durch Schneeverwehungen verursachten Betriebsstörungen auf die Verkehrsverhältnisse des Unternehmens einen ungünstigen Einfluss ausgeübt haben. Der Betriebsüberschuss stellt sich demnach auch um 14 505 fl. niedriger als jener des Jahres 1888. Es betrugen die Transport- und verschiedenen Einnahmen 87 227 fl., die Betriebs- und sonstigen Ausgaben 64 805 fl., so dass ein Ueberschuss von 22 481 fl. resultirt. Der Verwaltungsrath glaubt aus diesem unter so ungünstigen Verhältnissen erzielten Ergebnisse auf die gesunde Basis des Unternehmens schliessen zu dürfen und hofft, da die Steigerung der Einnahmen in den ersten 4 Monaten dieses Jahres etwa 15 % betragen hat, in diesem Jahre ein höheres Erträgniss zu erzielen. Bezüglich der staatlichen Betriebsübernahme wird berichtet, dass gelegentlich des Ueberganges der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn in den Staatsbetrieb die Verwaltung seitens des Handelsministeriums verständigt wurde, dass die staatliche Betriebsführung auch auf die gesellschaftlichen Lokalbahnen ausgedehnt werden wird. „Vor allem sei bemerkt“, sagt der Verwaltungsrath, „dass unsere Konzession keinen Vorbehalt der Staatsverwaltung enthält, wonach dieselbe berechtigt wäre, wenn die anschliessende Hauptlinie in den Staatsbetrieb übergeht, auch den Betrieb auf unserer Bahn zu übernehmen und bis zum Ablaufe der Konzession zu führen. Wir haben hiernach vollständig freie Hand und können, wenn es das gesellschaftliche Interesse erheischen sollte, den Betrieb unserer Linien in eigener Regie führen.“ Der Verwaltungsrath habe jedoch nach vorherigen Verhandlungen dem Handelsministerium die rechtsverbindliche Erklärung abgegeben, die Betriebsführung der gesellschaftlichen Linien der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu überlassen, und zwar vom 1. Juli 1889, an welchem Tage die Uebergabe erfolgte, bis Ende 1890, während welcher Zeit ein neues Uebereinkommen für die staatliche Betriebsführung vereinbart werden soll. Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Zwecke der Erneuerung des bestehenden Betriebsvertrages auf 5 Jahre, vom 1. Januar 1891 angefangen, seien im Zuge. — Die Generalversammlung nahm diesen Bericht genehmigend zur Kenntniss und beschloss bezüglich der Verwendung des der Generalversammlung (einschl. Gewinnvortrag) zur Verfügung stehenden Reinerträgnisses von 26 796 fl. die Vertheilung einer 4 % Dividende auf jede der umlaufenden 3 191 Stück Prioritätsaktien mit zusammen 25 528 fl. und Vortrag des Restes von 1 268 fl. auf neue Rechnung. Die Dividende der Prioritätsaktien mit 8 fl. wird vom 1. Juli 1890 an ausbezahlt, der Kupon Nr. 3 der Stammaktien hingegen annullirt.

Personalien.

S. M. der Kaiser hat dem Centralinspektor Johann von Görgey der Oesterreichischen Nordwestbahn den Titel eines Kaiserlichen Rathes verliehen. — Bei der Südbahn wurde der Reichstagsabgeordnete und auch als Eisenbahn- und juridischer Schriftsteller thätige Advokat Dr. Heinrich Jaques zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes und die Vorstände des kommerziellen, finanziellen und Material-Verwaltungsdienstes, die Oberinspektoren Richard Heimbold, Dr. Alfred Kaizl und Alfons Schmid, zu Subdirektoren der Gesellschaft ernannt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der offizielle Bericht des Ungarischen Ackerbauministeriums über den günstigen Saatenstand und das für die bereits begonnene Ernte sich besser gestaltende Wetter haben die Spekulation sehr angeregt; die Diskontoerhöhung der Bank von England, das Verbot der Einfuhr Serbischer Schweine wegen der dort herrschenden Seuche und der Haferring machten weniger Bedenken. Das Geschäft, insbesondere Aufträge aus Berlin, konzentrirte sich auf Getreide und Kohlenbahnen, während auch die übrigen grössere oder kleinere Avancen zu verzeichnen haben. Vor allem Nordbahn (2840) wegen der hohen Dividende, dann Staatsbahn (233,25), wegen eines neuen Kohlenschachtes, ferner Carl Ludwigbahn (200.50) und Albrechtbahn (79) infolge von Verstaatlichungsgerüchten, endlich Nordwestbahn (212,50), Elbethalbahn (234,25) und Südbahn (138.50) ohne besonderes Motiv. Die Buschtěhrader Eisenbahn (Lit. A 1165, B 469) soll aus dem Verkaufe ihrer eigener Aktien an die Leipziger Creditbank einen Gewinn von 1,5 Millionen Gulden erzielt haben.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen entnehmen wir folgende Einzelheiten über die Ergebnisse des Jahres 1889:

Das Eisenbahnnetz der Gesellschaft umfasste, wie am Ende des Vorjahres, 1 468 km. Davon entfallen auf die Staatsbahnen 1 207 km und auf die Privatbahnen 261 km.

Die Gesammteinnahmen betrugen 13 835 202 fl. gegen 13 556 487 fl. im Jahre 1888 und steigerten sich mithin um 278 715 fl. oder 2,06 %.

Die Verkehrseinnahmen der verschiedenen Linien bezifferten sich auf 13 787 752 fl. = 1,84 % mehr als im Jahre 1888, während die Betriebskosten 6 766 097 fl. = 49,07 % der Einnahmen und 214 086 fl. oder 3,2 % mehr als im Vorjahre betrugen.

Auf den nördlichen Staatsbahnlinien wurden 134 115 fl. oder 3,4 % weniger vereinnahmt als im Vorjahre, während auf den südlichen Staatsbahnlinien sich die Einnahmen um 251 324 fl. oder 3.35 % steigerten, da auf diesen Linien eine Vermehrung der Betriebslänge um durchschnittlich 0,66 % eintrat.

Die Mehreinnahme auf den Privatbahnen betrug und zwar: auf der Almelo-Salzberger Bahn 19 436 fl. = 5,35 %, auf der Strecke Gronau-Landesgrenze 1 588 fl. = 10,66 %, auf der Lüttich-Limburger Bahn 96 886 fl. = 9,17 % und auf der Niederländischen Südostbahn 24 820 fl. = 4,19 %.

An der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr im Betrage von 6 465 958 (6 219 414) fl. war der Binnenverkehr mit 4 418 323 (4 308 305) fl. und der Durchgangsverkehr mit 2 047 635 (1 911 109) fl. betheiligt.

Es ist somit eine Mehreinnahme von 246 544 fl. zu verzeichnen, von welcher 110 018 fl. auf den Binnenverkehr und 136 526 fl. auf den direkten und Transitverkehr entfallen. Diese Vermehrung ist hauptsächlich auf die fortwährende Hebung des Binnenverkehrs und auf den bedeutenderen Verkehr mit Paris infolge der Weltausstellung zurückzuführen.

Befördert wurden im Jahre 1889 im ganzen 6 181 491 (5 866 494) Personen, von welchen 5 200 140 (4 933 543) auf den Binnenverkehr und 981 351 (932 951) auf den Durchgangsverkehr entfallen.

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr steigerte sich um 182 412 fl. und betrug im Jahre 1889 6 307 598 (6 125 186) fl., von welchem Betrage auf den Binnenverkehr 2 164 151 (2 169 797) fl. und auf den Durchgangsverkehr 4 143 447 (3 955 389) fl. kommen.

Für die Tonne Gut wurde durchschnittlich 1,58 (1,60) fl. und für das Tonnenkilometer 2,09 (2,06) Cents vereinnahmt.

An Express-, Eil- und Frachtgütern wurden im ganzen 3 998 384 t gegen 3 964 343 t im Jahre 1888 befördert.

Die Einnahme aus dem Viehverkehr verminderte sich gegen diejenige des Jahres 1888 um 148 796 fl. infolge des Verbots der Durchfuhr von Schafen von Deutschland nach England und des hohen Preises des Viehes, wodurch der Handel, hauptsächlich mit Belgien und Frankreich, bedeutend geringer war als im Vorjahre.

Ausserdem wurden noch im Gepäckverkehr 205 398 fl. und aus sonstigen Quellen 400 851 fl. vereinnahmt.

Die Verkehrsausgaben der Gesellschaft betrugen und zwar für: die allgemeine Verwaltung 337 730 fl., den Bahndienst 1 225 002 fl., den Telegraphendienst 91 757 fl., den Fahr- und Stationsdienst 2 515 246 fl., die Maschinenverwaltung 2 377 690 fl., den kommerziellen Dienst 167 841 fl., die Magazinverwaltung 24 118 fl. und für die Linienkontrole 26 713 fl., zusammen 6 766 097 fl. gegen 6 552 010 fl. im Vorjahre. Aus den verschiedenen Fonds gelangten noch zur Verwendung: 772 939 fl. für den Oberbau-Erneuerungsfonds, 50 869 fl. für den Reservefonds und 121 471 fl. für den Betriebsmittel-Erneuerungsfonds.

Ferner wurden noch an Wagenmiethen 243 715 fl., an Zuschüssen zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds 1 515 389 fl., an Zuschüssen zu den Ruhegehalts- und Unterstützungskassen 79 850 fl., an Zinsen 697 406 fl. und für verschiedene Verluste 99 465 fl. verausgabt.

Die von den Roheinnahmen auf die verschiedenen Linien entfallenden Antheile betrugen im ganzen 2 715 674 fl. und zwar erhält davon:

a) der Niederländische Staat 2 039 682 (1 997 396) fl.,
b) die Lüttich-Limburger Eisenbahn 570 353 (541 578) fl.,
c) die Almelo-Salzberger Eisenbahn wie im Vorjahre 99 850 fl. und
d) die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln für die Linie Gronau-Landesgrenze 5 789 (5 151) fl.

Die Gesammteinnahmen, einschliesslich derjenigen aus sonstigen Quellen mit 47 450 fl., betrugen 13 835 202 fl. und die Gesammtausgaben 12 460 731 fl., es verbleibt somit ein Reingewinn von 1 374 471 fl.

In Gemässheit der Bestimmungen des mit dem Staate geschlossenen Pachtvertrages verbleibt der Reingewinn bis zur Höhe von 4,5 % des Aktienkapitals der Gesellschaft. Der Ueberschuss wird zwischen dem Staate und der Gesellschaft gleichmässig vertheilt, bis der Nettoertrag auf 5,5 % des Aktienkapitals gestiegen ist; von dem dann noch verbleibenden Reste erhält der Staat $^4/_5$ und die Gesellschaft $^1/_5$. Der Antheil der Gesellschaft beträgt hiernach 777 331 fl. und der des Niederländischen Staates 597 140 fl., wozu noch die vorerwähnten 20 % der Roheinnahmen mit 2 039 682 fl. kommen, so dass der Gesammtantheil des Staates sich auf 2 636 822 fl. beläuft.

Die Dividende ist auf 13,93 fl. für die Aktie oder 5,57 % festgestellt.

Der Fahrpark bestand Ende 1889 aus 337 Lokomotiven, 809 Personen-, 298 Gepäck-, 664 Vieh- und 4 441 Güterwagen.

Von den Lokomotiven wurden im ganzen 12 552 729 (12 375 165) km zurückgelegt, worunter sich 11 387 959 (11 193 655) Zugkilometer befanden. Es wurden somit durchschnittlich von jeder Lokomotive 37 248 (37 843) km durchlaufen.

Die Zugkosten betrugen insgesammt 1 798 944 (1 737 206) fl. und entfallen somit auf ein Lokomotivkilometer 14,33 (14,04) Cts. und auf ein Zugkilometer 16,56 (16,31) Cts.

Auch die Leistungen der Wagen waren im Berichtsjahre erheblich grösser als im Vorjahre, da dieselben 121 544 149 (116 389 505) Wagenkm bezw. 276 597 165 (263 649 207) Achskm betrugen.

Aus Belgien.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft im Jahre 1889 (Société nationale des chemins de fer vicinaux).

Der der Generalversammlung am 30. April d. J. vorgelegte Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes malt mit ziemlich düsteren Farben eine gewisse Misshelligkeit, um nicht zu sagen Feindseligkeit, welche sich zwischen den Staatsbahnen und der Nebenbahngesellschaft ausgebildet hat. Ein Antrag auf Aenderung der Gesellschaftssatzungen hatte vertagt werden müssen, weil noch kein Einverständniss mit der Regierung zu erzielen war. Eine Anzahl von neu geplanten Linien sind von der Regierung zurückgewiesen worden theils aus Gründen der Verhinderung des Wettbewerbs für schon bestehende Bahnen, theils aus strategischen Gründen; wenn einer dieser Gründe — so fährt der Bericht fort — bei strenger Erwägung der Verhältnisse stichhaltig sein mag, so ist doch der andere weder theoretisch noch praktisch gerechtfertigt. Diese Eisenbahnen, deren Wirksamkeit man ganz richtig als wirthschaftliche Bahnen (économiques), Nebenbahnen (secondaires) oder nach Russischer Ausdrucksweise als Zufuhrbahnen (alimentaires) bezeichnet habe, könnten die Einnahmen der Hauptbahnen in keiner Weise beeinträchtigen; auch der Name „Zweigbahnen"*), welchen man ihnen geben kann, beweist zur Genüge, dass diese kleinen Linien nur dazu dienen, abgelegene Ortschaften mit den Verbrauchsmittelpunkten zu verbinden. Dieses Entgegenwirken des Staates offenbare sich auch in der Verweigerung von Tarifermässigungen für gewisse Strecken der Gesellschaft; endlich lasse sich nach der Haltung des Eisenbahnministers vor der Kammer bei der Berathung des Eisenbahnvoranschlages keine Aenderung dieser Politik absehen.

Ende 1888 umfasste das Netz der Gesellschaft 27 Linien im Betriebe mit einer Ausdehnung von 480 km, ausserdem 14 Linien im Bau (284 km) und 36 Linien (681 km), welche vom Staate in Aussicht genommen waren. Ende April d. J. befanden sich 35 Linien mit 704 km im Betriebe, 5 Linien mit 105 km im Bau, 45 Linien oder Verlängerungen von solchen mit 790 km waren vom Staate in Aussicht genommen und für 8 Linien mit 122 km steht die Entscheidung der Regierung noch aus. Zu dem genannten Zeitpunkte hatte also die Gesellschaft 40 Linien mit 809 km im Bau oder Betriebe, während als Gesammtheit des Netzes 93 Linien mit 1 721 km in Aussicht genommen waren.

Die einzelnen Linien Ende April d. J. sind folgende: 1. Ostende-Nieuport-Furnes (32,5 km), 2. Antwerpen-Hoogstraeten-Turnhout (53,10 km), 3. Ostende-Blankenberghe (21,3 km), 4. Poix-St. Hubert (6,4 km), 5. Malreux-Laroche (19,8 km), 6. Andenne-Eghezée (19,4 km), 7. Gent-Somergem (14,3 km), 8. Thielt-Aeltre (18 km), 9. Charleroi-Lodelinsart (St. Antoine) (3,5 km), 10. Charleroi-Mont-sur-Marchienne (3,2 km), 11. Charleroi-Montigny-le-Tilleul (7,8 km), 12. Malines-Itegem (23 km), 13. Antwerpen-Brasschaet-Wuestwezel-Schooten (25,83 km), 14. Antwerpen-Santvliet-Lillo (42 km), 15. Brüssel-Schepdael (10 km), 16. Wavre-Jodoigne (28,34 km), 17. Samson-Andenne-Gives (13,8 km), 18. Sprimont-Poulseur (8,1 km), 19. Vorortbahnen von Mons (26 km), 20. Bourg-Léopold-Brée (26 km), 21. Brüssel-Enghien (30,35 km), 22. St. Ghislain-Hautrage (11,60 km), 23. Gent-Saffelaere (16,5 km), 24. Huy-Waremme (25,55 km), 25. Deynze-Audenarde (17,8 km), 26. Bourcy-Houffalize (12 km), 27. Furnes-Ypres (36,35 km), 28. Brüssel-Haecht (6,4 km), 29. Brüssel-Humbeek (13,4 km), 30. Antwerpen-Santhoven-Broechem-Lierre (27,7 km), 31. Hooglede-Thielt (32,66 km), 32. Clavier-Val-St. Lambert (25 km), 33. Quiévrain-Grenze (1,28 km), 34. Brügge-l'Ecluse-Heyst (23,11 km) und 35. Heyst op den Berg-Westerloo (18 km, eröffnet am 7. April d. J.). Die Gesammtheit dieser Linien bedient eine Bevölkerung von 6 030 043 Menschen.

Die Spurweite beträgt für fast alle Linien 1 m; eine Ausnahme findet nur statt bezüglich der Linien Sichem-Montaigu, Yvoir-Ciney, Groenendael-Overyssche und Longlier-Warmifontaine, welche die Vollspur von 1,435 m erhalten sollen, und bezüglich der Linie Turnhout-Moll-Arendonck, sowie der Verlängerung von Antwerpen-Hoogstraeten bis Meerle, welche die bei den Holländischen Nebenbahnen übliche Schmalspur von 1,067 m erhalten werden.

An Anlagekapital sind im Laufe des Berichtsjahres 4 830 986 Frcs. verwendet, wodurch sich der Gesammtbetrag der bis Ende 1889 verwendeten Baukosten auf 30 274 816 Frcs. stellt; hiervon sind für den Unter- und Oberbau, einschl. Schienen, Schwellen, Weichen, Bahnhofsausstattung usw. 13 834 619 Frcs., für die Fahrbetriebsmittel 7 558 914 Frcs. und für die Hochbauten 8 881 283 Frcs. verausgabt. Für die 704 km im Betriebe befindlichen Linien betragen die Anlagekosten im ganzen 26 168 917 Frcs., also auf 1 km durchschnittlich 37 171 Frcs.;

*) Im Französischen ist hier das Wort „affluent" gebraucht; nach Deutschem Sprachgebrauch bezeichnet man derartige Bahnen aber nicht als „einmündende", sondern als „abzweigende" Bahnen.

für 83,7 km der im Bau begriffenen Linien belaufen sich die Anlagekosten auf 3 908 000 Frcs., also durchschnittlich auf 40 511 Frcs. für 1 km. Für 55 im Betriebe, im Bau oder in Bauvorbereitung befindliche Linien sind an Aktienkapital 45 623 000 Frcs. gezeichnet bezw. eingezahlt, und zwar 27,33 % vom Staate, 27,61 % von Provinzen, 40,87 % von Gemeinden und 4,19 % von Privatpersonen. So geringfügig sie auch erscheint, so ist die Wandlung, welche die Betheiligung an der Beschaffung des Anlagekapitals seit dem Wirken der Nebenbahngesellschaft erfahren hat, doch sehr bemerkenswerth; die Betheiligung des Staates ist von 27,70 % im Jahre 1885 auf 27,33 % in 1889 zurückgegangen; die Betheiligung der Provinzen ist ungefähr dieselbe geblieben: 27,70 % in 1885 gegen 27,71 % in 1889, diejenige der Gemeinden ist fast beständig gewachsen, u. zw. von 39,34 % in 1885, auf bezw. 39,96, 40,28, 40,13 und 40,87 % in 1889, dagegen hat diejenige von Privatpersonen alljährlich abgenommen, so dass ihr Antheil 1889 nur 4,19 % beträgt gegen 5,26 % in 1885.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft betreibt bekanntlich keine ihrer Linien selbst, sondern gibt dieselben Betriebsgesellschaften in Pacht; im Jahre 1889 ist die Bildung 3 neuer Gesellschaften erfolgt, und zwar: 1. der Aktiengesellschaft für den Betrieb der Lokalbahnen in Belgien (Société anonyme pour l'exploitation des chemins de fer régionaux en Belgique), 2. der Kempischen Stoomtram - Maatschappij und 3. der Aktiengesellschaft für den Betrieb der Nebenbahn Hooglede-Thielt (Société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal Hooglede-Thielt). Diese letztere Gesellschaft ist seit dem Bestehen der Nebenbahnen in Belgien die erste Vereinigung, welche sich aus Vertretern der betheiligten Gemeinden zusammensetzt; diese Vertreter sind mit der gehörigen Vollmacht ausgestattet und handeln daher für und im Namen der von ihnen vertretenen Gemeinden. Die Nationale Nebenbahngesellschaft begrüsst dieses Vorgehen mit Freuden, denn mehr als sonst irgendwo werden durch eine solche Vereinigung alle Mittel aufgewendet werden, um auch die geringste Sendung aufzusuchen und die Betriebsgesellschaft wird bei dem zweifellos obwaltenden Streben, den Wünschen der betheiligten Bevölkerung zu entsprechen, auf den Betrieb ihre ganze Sorgfalt verwenden; ferner wird die Vermehrung der Einnahmen, dabei aber auch die gute Unterhaltung der Bahn und der Fahrbetriebsmittel durch die doppelte Eigenschaft der Verwalter als Eigenthümer und Pächter gewährleistet, und schliesslich ist bestimmt zu erwarten, dass die Betriebsgesellschaft — wenn sie nur erst ihre Betriebskosten gedeckt hat — an der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse selbst um den Preis von Opfern arbeiten werde, sowohl um die Einnahmen zu vermehren, als auch um aus der Bahn den grösstmöglichen wirthschaftlichen Nutzen zu ziehen.

Die Betriebsergebnisse waren für die Nationale Gesellschaft im Berichtsjahre sehr zufriedenstellende; die Gesammtheit der Linien hat im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 9 899 Frcs. und im Güterverkehr eine Mehreinnahme von 105 442 Frcs., zusammen also 115 341 Frcs. mehr als im Vorjahre ergeben. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist hauptsächlich auf den Vorortbahnen von Charleroi und Antwerpen, sowie auf der Linie Huy-Waremme erzielt worden. Wie aus obigen Zahlen ersichtlich, ist die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr mehr als zehnmal so hoch als diejenige aus dem Personenverkehr; schon diese Thatsache kennzeichnet die aus nachstehender Vergleichung der verschiedenen Jahresergebnisse ersichtliche Erscheinung, dass der Güterverkehr von Jahr zu Jahr einen grösseren Theil der Gesammteinnahmen ausmacht:

Die Einnahmen aus dem	betrugen im Jahre			
	1886 %	1887 %	1888 %	1889 %
Personenverkehr	92 20	87.00	80,20	75 78
Gepäckverkehr	1,15	0,94	0,40	0,28
Güterverkehr	6,65	12,06	19,40	23,94

Die Zukunft der Nebenbahnen scheint hiernach von der Entwickelung des Güterverkehrs abzuhängen; damit ist auch die Frage der Güterumladung auf den Anschlussbahnhöfen auf die Tagesordnung gesetzt und erfordert eine eingehende Prüfung.

Abgesehen von den Linien Thielt - Aeltre, Houffalize-Bourcy und Deynze-Audenarde haben bei allen übrigen Bahnen der Gesellschaft die Betriebseinnahmen wenigstens zur Deckung der Betriebskosten ausgereicht.

Das Reinerträgniss der Gesellschaft beträgt 771 640 Francs, und zwar 686 287 Frcs. als Ueberschuss der Betriebseinnahmen und 85 352 Frcs. als Zinsen verfügbarer Bestände; von dem Reinertrage werden 39 214 Frcs. den Rücklagen und 26 142 Frcs. der Vorsichtskasse zugeführt, 15 856 Frcs. an den Verwaltungsrath und die Direktion als Gewinnantheil überwiesen, endlich 690 427 Frcs. vertheilt, und zwar 631 928 Frcs. an die zu jährlichen Zahlungen verpflichteten Verbände und 58 498 Frcs. an die anderen Aktienzeichner.

In der Jahresschlussrechnung ist das Kapital der konzessionirten Linien mit 33 552 000 Frcs. aufgeführt, während die im Jahre 1885 abgeschlossene Anleihe nur 25 758 363 Frcs. beträgt; behufs Kapitalisirung des Ueberschusses, sowie der für die Anlage neuer Linien ihr in Zukunft zu leistenden Jahresbeträge hat die Gesellschaft die Ermächtigung zur Ausgabe einer 3 %, in 50 Jahren zu tilgenden Anleihe in Höhe von 15 000 000 Frcs. erhalten.

Soweit der Jahresbericht! Inzwischen hat die Gesellschaft durch Königlichen Erlass vom 31. Mai d. J. die Ermächtigung zur Erhöhung des Kapitals der Linie Ostende-Nieuport-Furnes von 1 176 000 auf 1 272 000 Frcs. erhalten, wobei sich der Staat mit 24 000 Frcs. betheiligt; zugleich hat die Gesellschaft die Konzession für eine Verlängerung der Linie Brüssel-Schepdael bis Eyseringen und für die Nebenbahn Lodelinsert-Châtelet erhalten, an welchen Unternehmungen sich der Staat mit 48 000 bezw. 111 000 Frcs. betheiligt. Ein fernerer Königlicher Erlass vom 7. Juni d. J. ertheilt die Konzession für die Nebenbahn Courtrai - Wervicq - Menin und sichert eine Staatsbetheiligung mit 300 000 Frcs. zu. Die Staatsbetheiligung erfolgt durch Zahlung von 90 Jahresbeträgen; letztere umfassen den entsprechenden Kapitaltheil und die darauf entfallenden Zinsen, welche aber jetzt nicht mehr höher als 3,6 % sein dürfen.

Dampfbahngesellschaft Lüttich-Seraing.

Diese Gesellschaft, welche sich ursprünglich auf den Bau und Betrieb der kleinen Dampfstrassenbahn von Lüttich nach Jemappe-Seraing beschränkte, hat mit der Zeit ihren Wirkungskreis weiter ausgedehnt, indem sie 9 Linien der Nationalen Nebenbahngesellschaft in Pacht genommen hat, und zwar die Linien Ostende-Nieuport-Furnes (32,5 km), Ostende-Blankenberghe (21,3 km), Furnes-Ypres (36,35 km), Gent-Somergem (14,3 km), Gent - Saffelaere (16,5 km), Charleroi - Lodelinsart (St. Antoine, 3,5 km), Charleroi-Mont-sur-Marchienne (3,2 km), Charleroi-Montigny-le-Tilleul (7,8 km) und Ixelles (Brüssel)-Haecht (36 km, davon 13,8 km im Betriebe); ausserdem hat sich die Gesellschaft neuerdings beim Bau und Betriebe einer auf Holländischem Gebiete gelegenen Schmalspurbahn, welche die Nebenbahn Antwerpen-Braschaet-Wuestwezel-Schooten bis Breda verlängern soll, betheiligt.

Da die Gesellschaft der Hauptsache nach Betriebspächterin ist, so besteht ihr Aktienkapital nur aus 1 500 000 Frcs., wozu noch eine $4^1/_3$ % Anleihe in Höhe von 250 000 Frcs. tritt. Im Jahre 1889 wurde aus den verschiedenen Betrieben ein Reinertrag von 147 678 Frcs. erzielt; hiervon wurden 47 260 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, und 100 418 Francs zur Tilgung von 100 Antheilscheinen sowie zu deren Verzinsung mit $4^1/_2$ % verwendet.

Eecloo-Genter Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 6. Mai d. J. vorgelegten Geschäftsbericht betrugen die Betriebseinnahmen der Eecloo-Genter und der von ihr betriebenen Eecloo - Brügger Bahn im Jahre 1889 634 621 Frcs. (641 987 in 1888). die Betriebsausgaben 359 871 (374 873) Frcs. und demnach der Betriebsüberschuss 274 750 (267 114) Frcs.; hiervon wurden zu Gunsten der Eecloo-Brügger Bahn 111 774 (111 893) Frcs. vorweg genommen, zu den verbleibenden 162 976 (155 221) Frcs. treten 349 (705) Frcs. als Uebertrag aus dem Vorjahre und 29 027 (35 104) Frcs. als Zinsen verfügbarer Bestände, so dass sich ein Gesammtertrag von 192 352 (191 030) Frcs. ergibt. Nach Abzug der Lasten in Höhe von 82 888 (83 805) Frcs. verbleibt ein Reinertrag von 109 464 (107 225) Frcs. verfügbar; von demselben werden 25 000 Francs wie im Vorjahre den Rücklagen zugeführt, 74 875 Frcs. wie im Vorjahre zur Vertheilung eines Gewinnes von 25 Frcs. auf die Vorzugsantheilscheine und 9 000 (7 000) Frcs. zu aussergewöhnlichen Ausgaben verwendet, endlich 589 (350) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Eecloo-Brügger Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 13. Mai d. J. erstatteten Geschäftsberichte betrugen die Einnahmen im Jahre 1889 223 548 Frcs., von denen nach Abzug der Betriebs- und Verwaltungskosten ein Reinertrag von 99 983 Frcs. verbleibt, welcher die Vertheilung eines Gewinnes von 12 Frcs. gegen 11,50 Francs im Vorjahre gestattet. Die Zinsen der Sparkassenbestände in Höhe von 1 536 Frcs. wurden den für unvorhergesehene Fälle bestimmten Rücklagen zugeführt.

Hasselt-Maeseycker Eisenbahn.

Im Jahre 1889 betrugen die Betriebseinnahmen 145 021 Francs (153 197 in 1888) dagegen die Betriebsausgaben 162 401 (166 776) Frcs., so dass sich ein Fehlbetrag von 17 380 (13 579)

Francs ergibt, der sich noch durch aussergewöhnliche Anlagekosten um 2 191 Frcs., ferner durch die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen um 97 290 Frcs. erhöht. Dem Gesammtfehlbetrag von 116 861 Frcs. stehen aber die Zinsengewähr des Staates in Höhe von 150 000 Frcs. und der Uebertrag aus dem Vorjahre sowie Bankzinsen in Höhe von 1 657 Frcs., zusammen also 151 657 Frcs. gegenüber, so dass für die Verzinsung der Antheilscheine noch ein Betrag von 34 796 Frcs. verfügbar bleibt; derselbe gestattet wie in den Vorjahren an die Vorzugsantheilscheine einen Gewinn von 20 Frcs. und an die Stammantheilscheine einen solchen von 1 Frc. zu vertheilen.

Braine-le-Comte-Genter Eisenbahn.

Nach den Berechnungen der Staatsbahnverwaltung beträgt der Einnahmeantheil dieser Gesellschaft im Jahre 1889 1 292 593 Francs, also 35 317 Frcs. mehr als im Vorjahre; nach Hinzufügung der verschiedenen Einnahmen in Höhe von 36 660 Frcs. ergibt sich eine Gesammteinnahme von 1 329 253 Frcs. Die Ausgaben, und zwar die allgemeinen Kosten, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie die 5 % Verzinsung der Antheilscheine erfordern 676 206 Frcs., so dass noch 653 047 Francs verfügbar bleiben. Von diesem Betrage erhalten die Verwaltungsräthe 3 % und die Aufsichtsräthe (commissaires) 1 %, zusammen 26 122 Frcs., der Konzessionsinhaber 24 % = 156 731 Francs, die Vorzugsantheilscheine 18 % = 117 548 Frcs. und die Stammantheilscheine 54 % = 352 646 Frcs. Mit Einrechnung dieser Summen ist an die Vorzugsantheilscheine ein Gewinn von 44,60 Frcs. und an die Stammantheilscheine ein solcher von 83,80 Frcs. vertheilt worden, gegen 44 bezw. 81,95 Frcs. im Vorjahre.

Westflandrische Eisenbahn.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im 2. Halbjahr 1889 auf 1 529 646 Frcs., denen noch 26 583 Frcs. Pacht der Staatsbahn für Mitbenutzung der Theilstrecken Comines-Ypres und Thielt-Deynze hinzutreten; von der 1 556 229 Frcs. betragenden Gesammteinnahme verzehrten die Betriebsausgaben 819 156 Frcs.; nachdem ferner die Beträge für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie für Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine entnommen und 12 500 Frcs. den Erneuerungs- sowie 19 374 Frcs. den allgemeinen Rücklagen zugeführt sind, verbleiben noch 236 911 Frcs. verfügbar, welche die Vertheilung eines Gewinnes von 8,85 Frcs. an die Stamm-Antheilscheine gestatten. Mit dem für das 1. Halbjahr bezahlten Gewinn von 6,25 Frcs. ergibt dies für das ganze Jahr einen Gewinn von 15,10 Frcs. oder 5 %.

Internationale Mecheln-Terneuzener Eisenbahn.

Der der Generalversammlung am 14. April d. J. erstattete Bericht hebt mit Befriedigung hervor, dass infolge des stetig wachsenden Verkehrs die beiden Dampfer, welche jetzt wöchentlich eine Fahrt nach London machen, nicht mehr ausreichen, so dass die Einstellung eines dritten Dampfers erforderlich wird. Ferner sind häufig Waarensendungen aus Raummangel im Terneuzener Dampfschiffhafen genöthigt, in Gent oder Antwerpen den Umschlag zu bewirken; wenn hieraus nicht eine ernste Gefahr für das Unternehmen entstehen soll, so ist der Bau neuer Hafendämme, die Verbesserung der Umladevorrichtungen und die Vergrösserung des Terneuzener Bahnhofs eine gebieterische Nothwendigkeit. Da aber die Niederländische Regierung in gleicher Weise an der Entwickelung des Seehafens Terneuzen betheiligt ist, so hat sie auf Antrag der Verwaltung eine erste Beihilfe von 70 000 fl. zum Bau von 200 m Hafendamm bewilligt. Um zugleich den Umschlagsverkehr für die auf der Schelde ankommenden Waaren zu erleichtern, hat die Gesellschaft auch die Verlängerung des Hafendammes in Tamise für die nächste Zeit in Aussicht genommen. Schliesslich beklagt sich die Verwaltung über das geringe Entgegenkommen, welches sie seitens der Belgischen Regierung finde, und führt in dieser Beziehung an, dass für ein seit 1. Mai 1888 in Bau begriffenes Zucker-Lagerhaus in la Clinge noch immer die Eröffnungsgenehmigung seitens des zuständigen Ministers ausstehe.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im Jahre 1889 auf 1 132 941,48 Frcs. (gegen 1 133 310,41 Frcs. in 1888); hiervon entfallen auf den Personenverkehr 310 265,61 (305 023,78) Frcs., auf den Gepäckverkehr 3 346,63 (3 428,37) Frcs., auf den Güterverkehr 741 339,71 (764 131,67) Frcs. und auf andere Quellen 77 789,53 (60 726,59) Frcs. Die Betriebsausgaben betrugen 573 340,91 (575 551,59) Frcs., nahmen also 50,60 (50,78) % der Einnahme in Anspruch; es verbleibt daher ein Ueberschuss von 559 600,57 Francs bezw. da sich die Einnahmen nur um 368,93 Frcs., die Ausgaben aber um 2 210,68 Frcs. vermindert haben, 1 841,75 Frcs. mehr als im Vorjahre. Nach Abzug der verschiedenen Lasten in Höhe von 358 727,73 Frcs. verbleiben 200 872,84 Frcs. zur Verfügung der Generalversammlung; hiervon werden 25 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 25 Frcs. an die Vorzugsantheilscheine, 136 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 17 Frcs. an die Stamm-Antheilscheine verwendet und 39 872,84 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 1 000 Vorzugs-Antheilscheinen im Nennwerthe von je 500 Frcs. = 500 000 Frcs., aus 8 000 Stamm-Antheilscheinen im gleichen Nennwerth = 4 Millionen Francs und aus 22 000 3 % Schuldverschreibungen im gleichen Nennwerth, von denen 966 Stück bereits getilgt sind, = 10 517 000 Frcs., zusammen also 15 017 000 Frcs.

Ostbelgische Eisenbahn.

Die Grosse Belgische Centralbahn erzielte im Jahre 1889 eine Einnahme von 13 408 585,40 Frcs. (gegen 13 422 341,27 Frcs. in 1888), zu denen die Linie Antwerpen-Gladbach 2 386 325,47 Francs, die ehemalige Grosse Centralbahn 9 422 254,34, die Linie Hasselt-Mastricht-Aachen-Kapellen 1 350 545,25, die Linie Hasselt-Landen 154 405,64 und die Linie Turnhout-Tilbourg 95 054,70 Frcs. beitrugen. Behufs Feststellung des Einnahmeantheils der Ost-Belgischen Gesellschaft ist von der Gesammteinnahme zunächst die besonders zu berechnende Einnahme der Linie Antwerpen-Gladbach in Abzug zu bringen; den verbleibenden 11 022 259,93 Frcs. tritt die Zinsengewähr für die Eisenbahn Entre Sambre et Meuse mit 138 314,22 Frcs. hinzu. Von der 11 160 574,15 Frcs. betragenden Summe kommen die Betriebskosten und die mit der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn gemeinsam zu tragenden Lasten in Höhe von 8 653 869,74 Frcs. in Abzug, so dass 2 506 704,41 Frcs. zwischen beiden Gesellschaften zu vertheilen sind. Die Ostbelgische Gesellschaft hat nun vertragsmässig 444 von 1 000 Francs zu erhalten, so dass ihr Antheil 1 112 976,75 Frcs. beträgt; derselbe vermindert sich aber noch um den durch die Artikel 3 und 4 des Vertrages vom 27. August 1871 festgesetzten Miethszins = 82 180 Frcs. Dem verbleibenden Reinertrage von 1 030 796,75 Frcs. treten hinzu: 1. der Antheil an der von der Staatsbahn für die Antwerpen-Rotterdamer Linie gezahlten Rente = 444 000 Frcs., 2. der Antheil an dem Reinertrage der Linie Antwerpen-Gladbach (429 486,39 Frcs.) nach Abzug der Betriebskosten für die Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken (53 392,09 Frcs.) = 376 094,30 Frcs., 3. der Antheil an den Staatsbahnabrechnungen auf Grund des Verkehrstheilungs-Vertrages vom 28. April 1884 = 420 505,25 Frcs. und 4. verschiedene Zinsen 18 493,78 Frcs., so dass sich ein Gesammtertrag von 2 289 890,08 Frcs. gegen 2 201 324,73 Frcs. im Vorjahre ergibt. Nach Abzug der verschiedenen Lasten verblieben 503 294,64 Frcs. zur Verfügung der am 7. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung, welche die Vertheilung von 12,50 Frcs. Gewinn an die Stamm-Antheilscheine beschloss gegen 10 Frcs. in 1888, 8 Frcs. in 1887 und 6 Frcs. in 1886.

Das Kapital der Gesellschaft hat einen Nennwerth von 47 006 000 Frcs. und zwar besteht dasselbe aus 40 260 Stamm-Antheilscheinen = 20 130 000 Frcs., 330 gewährleisteten Antheilscheinen = 165 000 Frcs., 2 5 % Schuldverschreibungen = 1 000 Francs, 222 4,5 % Schuldverschreibungen = 222 000 Frcs., 47 4 % Schuldverschreibungen = 23 500 Frcs., 73 134 3 % Schuldverschreibungen = 21 940 200 Frcs. und ferner 4 524 300 Frcs. getilgten Schuldverschreibungen. Im Laufe des Jahres 1890 soll die 4 % Anleihe und die Prämienanleihe vollständig getilgt werden, wodurch etwa 130 000 Frcs. jährlich mehr den Aktionären zufallen werden.

Strassen- und Lokalbahngesellschaft.

Die Société anonyme de tramways et chemins de fer économiques erzielte im Jahre 1889 eine Einnahme von 1 113 548 Frcs., und zwar 170 849 Frcs. an Kursgewinn bei der Ausgabe von Werthpapieren, 81 504 Frcs. an Zinsen verfügbarer Bestände und 861 095 Frcs. an Betriebsgewinn bezw. Gewinnantheil der abhängigen Strassenbahngesellschaften. Nach Abzug der 268 988 Frcs. betragenden Ausgaben verblieb ein Reinertrag von 844 560 Frcs., dem 77 664 Frcs. als Uebertrag aus dem Vorjahre hinzutreten; es sind also 922 224 Frcs. gegen 1 032 000 Frcs. in 1888 verfügbar, so dass der Gewinn nur 12,50 Francs gegen 14 Frcs. in 1888 betrug, während 79 728 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Durchgangsbahn Brüssel-Lille-Calais.

Aus dem der Generalversammlung der „Société anonyme du chemin de fer direct de Bruxelles à Lille et Calais“ am 26. April d. J. erstatteten Geschäftsbericht ergibt sich, dass die beiden Strecken der Gesellschaft von Hal nach Ath und von Tournai nach der Französischen Grenze im Jahre 1889 einen Ertrag von 859 635,52 Frcs. (gegen 844 836,30 Francs in 1888) geliefert haben, und zwar im Personenverkehr 428 150,31 (451 777,72) Frcs., im Gepäckverkehr 13 196,32 (17 241,37) Frcs. und im Güterverkehr 418 288,89 (375 817,21) Frcs. Dem Betriebsertrage treten ein Uebertrag aus dem Vorjahre von 252,21 Frcs. sowie 5 911,76 Frcs. Zinsen verfügbarer

Bestände hinzu, so dass sich eine Gesammteinnahme von 865 799,49 Frcs. ergibt. Hiervon beanspruchten die allgemeinen Unkosten 38 180,92 Frcs., die Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine 390 000 Frcs., die Tilgung derselben 30 270 Frcs., die Verzinsung der Stamm-Antheilscheine 393 900 Frcs. und der Verwaltungsrath als Gewinnantheil 13 238,67 Frcs., während 209,90 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

An die Stamm-Antheilscheine wurden im ersten Halbjahr ein Gewinn von 7 Frcs., im zweiten ein solcher von 8,15 Frcs., zusammen also 15,15 Frcs. Gewinn vertheilt.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

Personenwagengestellung und Geschäftsbericht.

Die Direktion der Schweizerischen Centralbahn hat, um den Klagen über Mangel an Platz in den Wagen möglichst vorzubeugen und einen geordneten Reisendenverkehr zu sichern, neuerdings eine Reihe von Weisungen erlassen, nämlich:

Die für besondere Anlässe, wie an Sonn- und Festtagen usw., erforderlich werdenden Verstärkungen der Züge sind ohne weiteres von den betreffenden Bahnhofsvorständen anzuordnen, wobei besonders auch auf die Reisenden mit Billets III. Klasse Rücksicht zu nehmen und dafür zu sorgen ist, dass auch diesen Sitzplätze in genügender Anzahl zur Verfügung stehen.

Bei Anordnung der Zugverstärkungen ist darauf zu halten, dass die Verstärkungswagen vor Beginn des Einsteigens an die betreffenden Züge gebracht werden.

Beim Einsteigen haben die Zugabfertigungsbeamten und das Zugpersonal streng darauf zu halten, dass die Plätze in den direkten Wagen in erster Linie den direkt Reisenden reservirt bleiben und diese letzteren durch die Lokalreisenden nicht belästigt werden. Werden Zugverstärkungen für direkte Reisende erforderlich, so sind dieselben thunlichst in die direkten Abtheilungen der Züge einzustellen.

Macht sich unterwegs Platzmangel fühlbar, so haben die Zugführer durch telegraphische Meldungen dafür zu sorgen, dass auf der nächsten Depotstation die nöthigen Personenwagen zur Verstärkung bereit gehalten werden.

Der Betriebsüberschuss der Schweizerischen Centralbahn im Jahre 1889 hat laut Jahresbericht 7 323 025 Frcs. betragen; hierzu kommen je die Hälfte der Betriebsüberschüsse der Aargauischen Südbahn 289 652 Frcs. und der Bötzbergbahn 588 601 Frcs., sowie 600 Frcs. Bauzinsen von Coblenz-Stein, zusammen 8 201 878 Frcs. Abzuziehen sind von dieser Summe die Antheile am Betriebsdefizit von Wohlen-Bremgarten und der ehemaligen Nationalbahnstrecke Winterthur-Aarau, zusammen 37 251 Frcs., so dass also als Betriebsertrag des Centralbahnnetzes und der der Centralbahngesellschaft gehörenden Antheile an den Gemeinschaftsbahnen 8 164 627 Frcs. verbleiben (1888 7 420 024 Frcs.). Zu diesem Betriebsertrag treten hinzu 296 837 Frcs. Zinsen und Kursgewinnste und 7 587 Frcs. Beitrag des Amortisationsfonds an die Kapitalamortisation, so dass die Summe auf 8 469 051 Frcs. ansteigt. Abzurechnen sind: Verzinsung der festen Anleihen 3 965 929 Frcs., Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. 76 237 Frcs., Einlage in den Erneuerungsfonds 67 181 Frcs., Beitrag an die Kapitalamortisation 497 536 Frcs., Beitrag an die Hilfskasse 163 649 Frcs., Gratifikationen und Zulagen 60 900 Frcs., zusammen 4 831 432 Frcs. Es verbleiben als Reingewinn 3 637 619 Frcs. Davon fallen 200 000 Frcs. in den Reservefonds, wogegen noch 332 687 Frcs. Saldo vom Jahre 1888 hinzuzurechnen sind. Im ganzen ergibt sich ein Aktivsaldo von 3 770 306 Frcs., wovon 3 300 000 Frcs. (33 Frcs. für die Aktie = 6,6 %) als Dividende zu vertheilen und 470 306 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

Monte Generosobahn.

Die Eröffnung des regelmässigen Betriebs auf der letzten Sektion Bellavista-Vetta der Zahnradbahn Monte Generoso hat am 22. Juni stattgefunden.

Jungfraubahn.

Der Beschluss des Ständerathes, betreffend das Konzessionsbegehren für die Bergbahn Lauterbrunnen-Jungfrau, lautet in endgültiger Redaktion: Verschiebung der Behandlung dieses Konzessionsbegehrens auf die Septembersession und Annahme des folgenden Antrages: Der Bundesrath wird eingeladen, eine Expertise über die Frage zu veranstalten, ob und unter welchen Bedingungen sowohl Bau als auch Betrieb einer Eisenbahn auf die Jungfrau ohne ausnahmsweise Gefährdung von Menschenleben möglich sei und zwar sowohl nach dem System Köchlin als nach dem System Trautweiler, und der Bundesversammlung darüber Bericht zu erstatten.

Schweizerische Nordostbahn.

Das Rechnungsergebnis von 1889 ist folgendes:

	1888 Frcs.	1889 Frcs.
Ertrag des Personentransportes	5 465 733.65	5 935 964.60
Für Beförderung von Gepäck	406 309,39	424 067,61
„ „ „ Thieren	256 380,17	277 030 01
„ „ „ Gütern	8 533 036.19	8 998 614,02
Pacht und Miethzinsen	846 719.35	859 563,47
Ertrag von Hilfsgesellschaften	86 011.23	74 169.65
Sonstige Einnahmen	17 327,49	16 697,02
zusammen	15 611 517,47	16 586 106,38
hiervon ab: Betriebsausgaben	7 881 436.62	8 291 294,72
Ueberschuss	7 730 080,85	8 294 811,66

	Frcs.
Zum Ueberschusse der Einnahmen im Betrage von	8 294 811.66
kommen in der Gewinn- und Verlustrechnung noch folgende Posten:	
Aktivsaldo	302 558 30
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1 835 602.13
Ertrag verfügbarer Kapitalien	666 920.63
Bauzinsen	104 731.30
Ertrag von Nebengeschäften	210 751.32
Zuschüsse aus dem Spezialfonds	1 290 300.35
Aus sonstigen Quellen	53 675,33
somit	12 759 351,02

Die Ausgaben dagegen betragen:	Frcs.
Konto-Korrentzinsen und Provisionen	45 624,80
Emissionskosten des 4 % 5 Millionen-Anlehens vom 1. März 1889	10 599,77
Verzinsung der konsolidirten Anleihen	5 418 300,—
Amortisationen	470 000,—
Abschreibung der dritten und letzten Rate der Emissionskosten des 4 % 87 Millionen-Anlehens vom 1. Oktober 1887	210 000,—
Abschreibung von beseitigten Bauobjekten	7 745,33
Werthabschreibung auf den Zürchersee-Salondampfer „Helvetia“	135 000,—
Minderwerthung eigener Werthpapiere	8 000,—
Einlage zum Erneuerungsfonds	1 437 529,48
„ „ Versicherungsfonds	100 000,—
Verzinsung der Einzahlungen auf die nicht voll liberirten 24 553 Stück neuen 5 % Prioritätsaktien vom 1. Juli 1888 für das Jahr 1889, 7 365 900 Frcs. zu $4^1/_2$ %	331 465.50
Gratifikationen an Angestellte mit 25 Dienstjahren	52 716,90
Antheil der Nordostbahn an Abschreibungen von Bauobjekten auf fremden Gemeinschafts-Bahnhöfen	2 097,69
Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals II. Rate	570 000,—
Zur Verfügung der Aktionäre	3 960 271,55
zusammen	12 759 351,02

Der Reinertrag des Jahres 1889 im Betrage von 3 960 271,55 Francs wird in folgender Weise verwendet:

	Frcs.
1. Zutheilung von 6 % Dividende an 27 447 Prioritätsaktien	823 410,—
2. Zutheilung von 6 % Dividende an 84 000 Stammaktien	2 520 000,—
3. Ausserordentlicher Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	300 000,—
4. Vortrag auf neue Rechnung	316 861 55
zusammen	3 960 271,55

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, sich namens der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft in der Weise bei der Sihlthalbahn zu betheiligen, dass er von dem auf 2 Millionen Francs festgesetzten Aktienkapital 200 Aktien von je 500 Frcs. zeichnen lässt.

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, an den bestehenden Vereinbarungen mit der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen diejenigen Aenderungen anzustreben und zuzugestehen, welche er als geboten oder zweckmässig erachten wird, in der Meinung, dass wesentlich grössere Opfer als diejenigen, welche nach den bestehenden Vereinbarungen die Nordostbahn voraussichtlich zu bringen hätte, nicht übernommen werden dürfen.

Der Verwaltungsrath hat in eine allgemeine Gehaltsaufbesserung eingewilligt. Sie bedingt eine jährliche Mehrausgabe von etwa 200 000 Frcs.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Die „Vereinigten Schweizerbahnen“ beförderten 1889 148 498 Personen mehr als 1888 und erzielten damit aus dem Personenverkehr gegenüber 1888 eine Mehreinnahme von 249 131,27 Frcs. Ebenso wurden 1 407 t Gepäck und 23 072 t Güter mehr transportirt als im Vorjahre, woraus eine Gesammtmehreinnahme von 118 019,15 Frcs. resultirte.

Der Viehverkehr ist dagegen um 81 320 Stück zurückgegangen infolge der von Frankreich vom 27. Mai 1889 an angeordneten Quarantäne für Vieh Oesterreichisch-Ungarischer Provenienz und des am 5. Dezember erlassenen gänzlichen Einfuhrverbotes.

Trotzdem weisen die Einnahmen aus dem Viehtransporte eine Mehreinnahme von 18 225,52 Frcs. auf.

Im ganzen wurde im Jahre 1889 gegenüber dem Jahre 1888 eine Mehreinnahme von 385 375,94 Frcs. erzielt, bei einer Mehrausgabe gegenüber 1888 im Betrage von 151 681,02 Frcs., so dass die Betriebsrechnung immer noch die respektable Summe von 233 694,92 Frcs. oder reines Plus gegenüber 1888 zu verzeichnen hat.

	Frcs.
Die Gesammt-Betriebseinnahmen betragen . .	8 738 669,59
„ „ -Betriebsausgaben „ . .	4 560 297,82
Danach beträgt der Ueberschuss der Einnahmen für 1889	4 178 371,77

Das Total der Aktiven beziffert sich für 31. Dezember 1889 auf 92 544 408 33 Frcs. Für eine 5 % Dividende auf die Prioritäts- wie Stammaktien werden 2 000 000 Frcs. verausgabt, in die Spezialfonds kommen 4 883 904 Frcs. und als Saldo auf neue Rechnung des Gewinn- und Verlustkontos sind 206 621,66 Frcs. in der Bilanz eingetragen.

Ankauf von Aktien und Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund.

Nationalrath und Ständerath haben den Antrag des Bundesrathes, betreffend den Ankauf der Jura-Simplon-Prioritätsaktien, unverändert angenommen, somit den vollzogenen Kauf genehmigt und den Bundesrath zu weiteren Ankäufen gleicher Aktien ermächtigt. Dagegen wurde die Frage des Rückkaufs auf die Herbstsession verschoben und der Bundesrath eingeladen, der Bundesversammlung Bericht darüber zu hinterbringen, ob und in welcher Weise die Erwerbung der Eisenbahnen durch den Bund an die Hand genommen werden soll, und dabei namentlich folgende Fragen der Erörterung zu unterziehen: a) die Art der Erwerbung, b) die Beschaffung der finanziellen Mittel, c) die Organisation der Verwaltung des Bundesbahnnetzes, d) die Berücksichtigung der bestehenden örtlichen und kantonalen Interessen einschliesslich Steuerwesen, e) die Stellung des Bundes gegenüber den auf internationale Subsidien angewiesenen Alpenbahnen, f) die Stellung der Bundesbahnen zur Militärverwaltung und zur Post- und Telegraphenverwaltung, g) die leitenden Grundsätze, betreffend das Tarifwesen.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden bald neue Finanzoperationen stattfinden. Man spricht davon, dass mit Finanzmännern Unterhandlungen im Gang sind für Erwerbung weiterer Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn. Ferner geht das Gerücht, dass Centralbahn und Gotthardbahn, Nordost- und Vereinigte Schweizerbahnen fusioniren wollen.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Eisenbahnen mit Lokomotivbetrieb.

Das Eisenbahndepartement ladet die Bahnverwaltungen im Hinblick darauf, dass wiederholt Führer und Heizer von den fahrenden Lokomotiven gefallen sind, ein, an die seitlichen Oeffnungen in den Führerständen solide Abschlüsse anbringen zu lassen. Als zweckmässiger Abschluss wird eine feste Thür empfohlen.

Zahnradbahn auf das Rothhorn bei Brienz.

Die Emission des Aktien- und Obligationenkapitals ist sehr stark überzeichnet worden. Das Aktienkapital ist nahezu neunzigfach, das Obligationenkapital etwa dreifach gezeichnet worden.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Messina-Patti-Cerda. Von den im Bau begriffenen Strecken soll San Filippo-Milazzo anfangs Juli und Milazzo-Barcellona im November zur Betriebseröffnung gelangen.

Betrieb.

Hafen Genua. Ueber den regen Eisenbahnverkehr und dessen ungemeines Wachsthum geben die nachstehenden Zahlen in Vergleichung mit dem Vorjahr ein Bild. Im Monat April wurden verladen:

Güterwagen	1889	1890	Zunahme
im Handelsverkehr beladen . . .	16 995	19 112	2 117
durch d. Bahnverwaltung beladen	1 458	2 243	785
zusammen . . .	18 453	21 355	2 902

Für das erste Vierteljahr des laufenden Jahres ergaben sich im Gegensatz zur gleichen Zeit des Vorjahres:

	1888	1889	Differenz
im Januar Wagen . . .	17 610	18 796	1 186
„ Februar „ . . .	16 225	19 128	2 903
„ März „ . . .	17 352	20 773	3 421
zusammen . . .	51 187	58 697	7 510

Desinfektion. Die gründliche Reinigung der zur Beförderung von Vieh benutzten Güterwagen ist ein Gegenstand eifriger Berathung und längerer eingehender Versuche seitens des damit betrauten Ausschusses gewesen. Da einzelne der versuchten Mittel theils auf längere Zeit einen für manche Waaren nicht zuträglichen Geruch hinterliessen, theils dem Holzwerk Nachtheil brachten, hat der Ausschuss sich dahin entschieden, dass die Anwendung ätzenden Sublimates nur in Ausnahmefällen zu geschehen hat und für gewönlich nach vorgängiger eingehender Reinigung und Waschung des Wagens ein Anstrich mit nicht zu dünner Kalkmilch stattfinden soll.

Römische Sekundärbahnen.

Wie bereits in Nr. 49 S. 498 d. Ztg. mitgetheilt, hatte sich die Verwaltung des Mittelmeernetzes vertragsmässig bereit erklärt, den Betrieb der Römischen Nebenbahnen Rom-Albano und Albano-Anzio-Nettuno vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung zu übernehmen. Seit dem 1. Juni d. J. hat dieselbe nun den Betrieb übernommen, und ist die Linie als Theil des Mittelmeernetzes zu betrachten. Die Bahnhöfe Rom Termini und Cecchina sind mit der Hauptlinie Rom-Neapel gemeinsam, alsdann folgen die Bahnhöfe Tavolato, Capannelle, Marino, Castelgandolfo, Albano, Carroceto. Anzio und Nettuno. Für den Personen- und Güterverkehr gelten die Binnenverkehr-Tarife des Mittelmeernetzes.

Aus den Bedingungen des Betriebsvertrages ist noch zu erwähnen, dass von der Roheinnahme nach Abzug der Staatsabgaben 65 % der Verwaltung des Mittelmeernetzes und 35 % der Sekundärbahngesellschaft zufallen sollen; von letzteren sind jedoch 500 L. auf jedes Kilometer vorweg zu entnehmen und zur Bildung eines besonderen Grundstockes zurückzulegen. Dieser soll zur Erneuerung des Oberbaues in seinen Metalltheilen, zur Ausgleichung von Beschädigungen durch höhere Gewalt und für nachträglichen Grunderwerb dienen. Die von der Sekundärbahn-Gesellschaft bewirkte Ausrüstung mit beweglichem Material soll keinen geringeren Werth als 12 000 L. auf 1 km haben; der Vertrag dauert 15 Jahre, d. i. bis zu dem Zeitpunkt, an welchem der erste zeitliche Abschnitt für die Betriebsverträge des Staates mit den drei grossen Bahnnetzen abläuft.

Besondere Fahrkarten für den Besuch des Vesuvs ab Neapel sind neuerdings zur Einführung gelangt, welche nur für eine Wagenklasse ausgegeben werden, 20 L. kosten und dem Inhaber das Anrecht geben auf: einen Platz in den zwischen Neapel und dem unteren Bahnhof der Seilbahn verkehrenden Wagen der Seilbahn-Gesellschaft, ferner auf einen Platz in dem Seilbahn-Wagen für den Auf- und Abstieg, schliesslich auf Begleitung durch einen Führer von dem oberen Seilbahn-Haltepunkt ab nach dem noch thätigen Krater des Vesuvs. Diese Karten sind im Anschluss an Rückfahr- wie an Rundreisekarten verwendbar und sind auf den Bahnhöfen (bezw. den Agenturen) zu Florenz, Genua, Livorno, Mailand, Pisa, Rom und Turin käuflich zu haben.

Bauten und Entwürfe.

Reggio-Ventoso-Sassuolo. Die „Gazetta dell' Emilia" theilt mit, dass die Verträge über den Bau dieser normalspurigen Bahn abgeschlossen sind und nunmehr der Umbau in Angriff genommen wird.

Castelnuovo Scrivia-Tortona. Für diese Bahn, welche die beiden genannten Ortschaften in Verbindung setzen soll, hat sich eine Gesellschaft gebildet und ist ein Ausschuss zum Zweck der weiteren Vorbereitung des Baues erwählt worden.

Viterbo-Corneto. Für den Bau und Betrieb dieser Linie wird die Konzession und ein möglichst hoher Staatszuschuss nachgesucht; der Minister der öffentlichen Arbeiten ist anscheinend dem Entwurf geneigt.

Tram- und Seilbahnen.

Seilbahn zu Loreto. Herr A. Edlmann hat die Konzession nachgesucht für eine Seilbahnverbindung zwischen dem Bahnhof und der Stadt (beim Hafenthor), durch welche auf eine Länge von 980 m eine Steigung von 85 m überwunden werden soll; die Dauer der Konzession ist auf 66 Jahre bemessen.

Dampftram Padua-Piove. Am 10. Juni wurde diese 18 km lange Linie ab Padua (Santa Sofia und Rabenthor) über Voltabarozzo, S. Nicolò, Vigorovea und Brugine dem Betrieb für Personen- und Güterverkehr übergeben. Der Bau der

Linie ist innerhalb 6 Wochen durch die dieselbe auch betreibende Venezianische Baugesellschaft ausgeführt worden. — Für eine Verlängerung der Linie bis Chioggia sind bei der Provinzialverwaltung und den betheiligten Gemeinden die nöthigen Schritte geschehen.

Savona-Vado. Diese nur 5 km lange, aber wichtige Verbindung über Borgo delle Fornaci soll zunächst durch eine Pferdebahn hergestellt werden.

Italienischer Tramwayverein. Die neuerdings festgesetzten Vereinsbeiträge betragen für Gesellschaften mit einem Betriebe von weniger als 30 km Länge 25 L., und für jeden grösseren Betrieb 50 L. jährlich; ferner ist ein kilometrischer Beitrag von je 1 L. auf das Jahr und Kilometer zu entrichten.

Kleinere Mittheilungen.

Aktien- und Obligations-Verausgabung. Nach dem Vertrage vom 22. März 1888 bezüglich des Baues der 6 Linien Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genua-Ovada-Asti, Avellino Ponte Sa. Venere, Cornia-Piombino und Cuneo-Saluzzo war die Mittelmeergesellschaft zur Verausgabung von 90 000 Stück neuer Aktien (Vermehrung des Gesellschaftskapitals von 135 auf 180 Millionen Lire), sowie zur Ausgabe von Obligationen ermächtigt. Die Aktien sind begeben; nunmehr will der Aufsichtsrath 60 Millionen Lire in 120 000 Obligationen zu je 500 L., mit 4 % Verzinsung und binnen 76 Jahren rückzahlbar, unterbringen. Ueber drei Viertel dieses Betrages schweben seit etwa Mitte des Monats die Unterhandlungen mit einer Gruppe von Banken, während die Beschlussfassung über den Rest vorbehalten bleibt. St.

Aus Norwegen.

Norwegische Privateisenbahn (Norsk Hovedbahn).

Nach der Betriebsstatistik für das Jahr 1888/89 (vom 1. Juli 1888 bis 30. Juni 1889) betrug die Länge der unter Privatverwaltung stehenden — im Jahre 1854 eröffneten — Bahn Kristiania-Eidsvold (Norsk Hovedbahn), welche gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, 67,77 km.

Das verwendete Anlagekapital für das Kilometer Betriebslänge belief sich auf 125 727 Kr.

Das Betriebsmaterial bestand aus 20 (19) Lokomotiven, 38 (37) Personenwagen, 6 (6) Postwagen und 505 (470) Güterwagen; die letzteren mit einer Tragfähigkeit von 4482 (4063) t, d. i. auf das Kilometer Betriebslänge 66 (60) t. Die Anzahl der zurückgelegten Lokomotivkilometer betrug 408 700 (378 630). Befördert wurden 362 378 (321 056) Reisende und 451 972 (372 108) t Güter. Von den Reisenden wurden 10 962 626 (9 919 262) km durchfahren, während die Güter 14 932 257 (12 185 132) tkm zurücklegten.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 335 642 (308 144) Kr., aus dem Gepäckverkehr 10 258 (9 851) Kr., aus dem Post- und Viehverkehr 45 867 (37 137) Kr., aus dem Güterverkehr 1 090 065 (916 246) Kr. und aus sonstigen Quellen 93 556 (80 603) Kr., zusammen 1 575 388 (1 351 981) Kr. Die Einnahmen betrugen in Hunderttheilen der Gesammteinnahme und zwar aus dem Personenverkehr 22,0 (23,5) %, aus dem Güterverkehr 72,1 (70,5) % und aus sonstigen Quellen 5,9 (6,0) %.

Die Ausgaben betrugen 1. für die Unterhaltung und Bewachung der Bahn 98 893 (85 813) Kr., 2. für den Betrieb: a) Zugdienst und Unterhaltung der Lokomotiven 175 777 (151 189) Kr., b) Unterhaltung der Wagen 66 235 (61 570) Kr., c) Unterhaltung der Stationen und Telegraphen 66 314 (58 054) Kr., d) Gehalt des Personals 200 809 (192 442) Kr., hierzu 3. allgemeine Kosten 83 755 (86 130) Kr., zusammen 691 483 (635 198) Kr.

Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen ergiebt sich mithin eine Reineinnahme von 883 905 (716 783) Kr. oder auf das Kilometer Betriebslänge von 13 043 (10 577) Kr., was einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 10,374 (8,301) % entspricht. H—g.

Anatolische Eisenbahngesellschaft.

Es liegt nunmehr der Geschäftsbericht über das erste, vom 23. März bis 31. Dezember reichende, Geschäftsjahr vor. Derselbe giebt eingangs einen Rückblick auf die Konstituirung der Gesellschaft und die Beschlüsse der ersten Generalversammlung, insbesondere auf die Emission der 5 % Obligationen im Betrage von 65 280 000 ℳ oder 80 000 000 Frcs., von welcher Summe im Januar 1890 eine erste Serie von 25 Millionen Francs durch die Deutsche Bank in Berlin zur Zeichnung aufgelegt wurde, die sowohl hier als auch in England die lebhafteste Aufnahme fand. Anfangs Dezember 1888 waren unter der Leitung des Baudirektors Kapp die Studien der 224 km langen Strecke Ismid-Eski-Cheïr in Angriff genommen und derart gefördert, dass bereits Mitte Dezember 5 komplet ausgerüstete Studienbrigaden auf der Strecke mit den Vorarbeiten beschäftigt waren. Trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse des Winters 1888/89 gelang es der energischen Leitung, der Regirung die ausgearbeiteten Pläne in den hierzu festgesetzten Terminen zur Vorlage zu bringen und deren Genehmigung ohne wesentliche Abänderung zu erreichen. Um den Bau der Linie Ismid-Angora (492 km lang) sicher zu stellen, und um die Bausumme genau fixiren zu können, wurde eine Deutsche Baugesellschaft mit dem Sitze in Frankfurt a. M. unter der Firma: „Gesellschaft für den Bau der kleinasiatischen Bahnen" konstituirt. Dieser wurde auf Grund eines Vertrages vom 21. März 1889 der Bau zu einem Einheitspreise für das Kilometer übertragen. Nachdem die Pläne der Linie Ismid-Eski-Cheïr genehmigt waren, wurden die Arbeiten seitens der Baugesellschaft in 6 Sektionen energisch in Angriff genommen. Leider begegneten der Unternehmung bei der Ausführung der Arbeiten nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten; ausser den einheimischen Wechselfiebern grassirte unter den Beamten und Arbeitern in besonders heftiger Weise während der Herbstmonate das Denguefieber, welchem im Winter die nicht minder ausgebreitete Influenza folgte, was den Fortschritt der Arbeiten wesentlich verlangsamte; ausserdem wurde der Verkehr im Innern des Landes durch die herrschende Epizootie, sowie durch die durch räuberische Ueberfälle verursachte Unsicherheit der Strassen stark beeinträchtigt. Nichtsdestoweniger gelang es der Bauleitung, alle diese Schwierigkeiten zu überwinden und das Bauprogramm aufrecht zu erhalten, so dass zu Ende des Monats Mai die ersten 40 km bis Ada-Bazar und zu Ende des Jahres 1890 weitere 66 km bis Lefké dem Betrieb übergeben werden konnten. Am 11. Januar 1889 erfolgte seitens der Regierung die Uebergabe der Linie Haïdar-Pacha-Ismid. Das erste Betriebsjahr umfasst die Zeit vom 7. Januar bis 31. Dezember. Die Länge der Hauptlinie von Haïda-Pacha-Ismid beträgt nach der angenommenen neuen Messung 91,256 km, die der Zweiglinie nach Phener-Baghtché 1 834 km. Die Gesammtausgaben belaufen sich auf 1 933 730 Pr. Gold. Nach den Voranschlägen für das Betriebsjahr 1890 sind für Vollendungsarbeiten die folgenden Ausgaben in Ansatz gebracht: Fahrmaterial 2218 Ltqs., Hochbauten 10 150 Ltqs., Bahnkörper 21 051 Ltqs., zusammen 33 420 Ltqs. Hiermit dürften diese Arbeiten bei einer Gesammtausgabe von 52 750 Ltqs., gleich 1 213 250 Frcs., im wesentlichen ihren Abschluss gefunden haben, so dass für das Jahr 1891 nur mehr geringe Summen nöthig sein werden. Was den Betrieb der Linie Haïdar-Pacha-Ismid anbelangt, so hat derselbe in den Transporten zur See eine äusserst schwierige Konkurrenz zu bekämpfen. Infolge dessen mussten die Personentarife entsprechend der früheren Uebung beibehalten werden, und sind sie um ungefähr 50 % niedriger als die Konzessionstarife. Nur durch diese Maassregel konnte der namentlich in den Sommermonaten sehr starke Verkehr erreicht werden. Eine Haupteinnahme liefert der Transport der in den Ortschaften längs der Bahn gewonnenen landwirthschaftlichen Produkte, namentlich Obst, insbesondere Trauben und Gemüse; auch diese Transporte, welche sich auf etwa ein Drittel der Gesammtproduktion belaufen, können nur durch Tarifreduktionen und andere den Versendern gewährte Verkehrserleichterungen gewonnen werden. Ferner hindert den gedeihlichen Aufschwung des Verkehrs der Linie die mangelhafte Verbindung mit Stambul und Galata, welche sogar zur Zeit der herrschenden Südwinde ganz unmöglich wird. Der durch die Eröffnung der neuen Linien zu erwartende Verkehr in Massengütern wird jedenfalls Veranlassung geben, dem Projekt der in der Konzession vorgesehenen Verlängerung der Linie bis nach Scutari näher zu treten. Die Einnahmen der Linie Haïdar-Pacha-Ismid betrugen in der Zeit vom 7. Januar bis 31. Dezember 1889 aus dem Personenverkehr 2 377 053 Pr. Gold, Gepäck- und Eilgüter 122 057 Pr. Gold, Viehtransporte 25 553 Pr. Gold, Güterverkehr 860 993 Pr. Gold, diverse Einnahmen 32 590 Pr. Gold. Gesammteinnahme 3 418 348 Pr. Gold = 34 183 Ltqs. oder für das Kilometer der Bahnlänge 36 756,43 Pr. Gold. Die Ausgaben der verschiedenen Dienstzweige beliefen sich für Generalkosten auf 182 087 Pr. Gold, für Verkehrsdienst auf 589 881 Pr. Gold, für Fahrdienst auf 781 602 Pr. Gold, für Bahnerhaltungsdienst auf 467 236 Pr. Gold, zusammen 2 020 808 Pr. Gold = 20 208 Ltqs. oder für das Kilometer Bahnlänge 21 720,12 Pr. Gold. Die Gesammtausgaben des Betriebes betrugen demnach 59,116 % der Einnahmen.

Verschiedenes.

Italiens Schifffahrtsverträge.

Die nach Ablauf der gegenwärtigen, mit 1. Januar 1892 in Kraft tretenden, auf 20 Jahre abgeschlossenen Schifffahrtsverträge sind seitens des Ministers für Post- und Telegraphenwesen veröffentlicht worden und beziehen sich auf die Dampfschiffverbindungen:

1. mit Sizilien, Sardinien, Tripolis, Tunis, Malta, Corsica, Nord- und Südamerika, im ganzen 17 Linien mit zweimonatlichen, monatlichen, wöchentlichen und täglichen Fahrten;
2. im Mittelmeer, mit der Levante, Aegypten, dem Rothen Meere, Indien, China, Japan und Australien, zusammen 15 Linien mit 14tägigen und wöchentlichen Fahrten;
3. zwischen den kleineren Inseln und den beiden Küsten der Adria, enthaltend 6 Liniengruppen mit täglichen und wochenweisen Fahrten.

Jeder dieser drei grossen Gruppenverträge ist für sich abgeschlossen. Sdt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die in das Heft C des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni d. J. aufgenommenen Stationen Birkenbringhausen, Ernsthausen, Forsbach, Frankenberg, Hoffnungsthal, Münchhausen, Rösrath, Simtshausen und Wetter (Hess.-Nass.) sind mit dem 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden und die Frachtsätze für diese Stationen am gleichen Tage in Kraft getreten.

Elberfeld, den 1. Juli 1890. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-Russischer Verkehr. Zum Verbandtarif vom 1. November 1888 ist der III. Nachtrag erschienen, gültig vom 1. Juli cr., soweit nicht ein anderer Termin angegeben ist. Derselbe enthält:

1. Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen. 2. Aufnahme der Station Memel des Königl. Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in die zwischen Königsberg und Pillau und einigen Stationen der Südwestbahnen bestehenden Ausnahme- und Spezialtarife. 3. Bereits früher publizirte Frachtsätze. 4. Berichtigungen. Exemplare des Nachtrages sind zum Stückpreise von 15 ₰ auf den Stationen Königsberg und Memel käuflich zu haben. (1468H&V)

Direktion
der Ostpreuss. Südbahngesellschaft.

Oberhessisch-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1890 gelangt für den Oberhessisch-Hessischen Gütertarif ein Nachtrag V zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 25. Juni 1890. (1469)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 15. Juli d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarife vom 1. Januar 1888 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Verkehrsstellen der neuen Linien Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf, Brand-Langenau und Freiberg-Halsbrücke, sowie für die Stationen Affalter, Dresden-Elbkai und Mohlsdorf, ferner veränderte mit Ermässigungen verbundene Frachtsätze für die Stationen der Linien Stollberg-Hohenstein-Ernstthal und Lugau-Wüstenbrand. Ausserdem hat eine Bestimmung wegen Aufhebung der Frachtsätze für Dux-Liptitz-Wächterhaus in den Nachtrag Aufnahme gefunden.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Expeditionen zu beziehen.

Dresden, den 30. Juni 1890. (1470)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Im vorbezeichneten Verkehr kommen am 1. Juli cr. direkte Tarifsätze für die neu eröffneten Stationen Meine und Rötgesbüttel zur Einführung.

Magdeburg, den 30. Juni 1890. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 15 zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. August d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 15. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten Aenderung der besonderen Bestimmungen, Aenderung von Stationsnamen und anderweite, zum grössten Theil erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Eisenach des Direktionsbezirks Erfurt und einzelnen Oesterreichischen Stationen. Die erhöhten Frachtsätze kommen jedoch erst vom 1. September d. J. zur Berechnung.

Der Nachtrag 15 zu Tarifheft 1 enthält ausserdem noch einen direkten Frachtsatz für Güter des Spezialtarifs III zwischen Zeitz (Thüringer Bahnhof) einerseits und Lieben, Prag etc. andererseits, ferner Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. für verschiedene Stationen der Lokalbahnen Prossnitz-Triebitz und Olmütz-Czellechowitz im Verkehre mit sämmtlichen Deutschen Verbandsstationen und endlich einen Ausnahmetarif für Thon und Thonerde, lose verladen, in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Gross-Opatowitz und einzelnen Deutschen Stationen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 2. Juli 1890. (1472)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Leinengarn-Sendungen von Böhmen nach Belgien. Die im Beiblatt zu Nr. 101 der Vereinszeitung vom 31. Dezember 1887 und im Beiblatt zu Nr. 8 vom 28. Januar 1888 veröffentlichten Frachtermässigungen für Leinengarn-Sendungen von Böhmen nach Belgien und umgekehrt über die Route Eger und Furth i/W.-Aschaffenburg treten mit 14. August d. J. ausser Gültigkeit.

München, den 1. Juli 1890. (1473)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Verkehr. Am 10. d. Mts. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 24 (Kalk und Kalksteine) für den Verkehr zwischen Märzdorf und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Mügeln, Niedersedlitz, Pirna und Schandau von 0,82 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 2. Juli 1890. (1474)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Gebühr für die Beförderung von Durchgangsgütern auf der Packhofsbahn zwischen der Station Wittenberge und dem Packhofe daselbst bezw. zwischen der ersteren und der Schwellentränkanstalt wird mit sofortiger Gültigkeit von 0,05 ℳ auf 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt.

Altona, den 2. Juli 1890. (1475)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr, Theil II, Heft 1—3. Die in den Tarifheften 1—3 für die Stationen Iglau (Stadt) und Iglau (Oe. N. W. B.) enthaltenen Getreide-Frachtsätze (Ausnahmetarif 1 a) ermässigen sich ab 1. Juli 1890 um je 0,04 ℳ für 100 kg.

München, den 29. Juni 1890. (1476)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 10. d. Mts tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 1 in Kraft.

Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 1. Juli 1890. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Staatsbahngüterverkehr Bromberg-Breslau wird die Station Myslowitz des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Juli d. J. ab als Empfangsstation für Flachssendungen in den Ausnahmetarif 9 des betreffenden Tarifs einbezogen. Bis zur Herausgabe des nächsten Tarifnachtrages, in welchem die Ausnahmesätze aufgenommen sein werden, ertheilen die Ostpreussischen Versandstationen, sowie die Güterabfertigungsstelle zu Myslowitz und die Tarifbüreaus zu Breslau und Bromberg über die Frachtsätze Auskunft.

Ferner wird die Gültigkeit des am 1. Juli 1889 versuchsweise auf die Dauer eines Jahres eingeführten, am 1. Oktober desselben Jahres erweiterten Ausnahmetarifs 7 C für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II usw. (s. Nachtrag IV) von Oberschlesien nach den Ostseehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern über den 30. Juni d. J. hinaus bis auf weiteres verlängert.

Bromberg, den 28. Juni 1890. (1478)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Juli 1890 werden die Stationen der Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg Rötgesbüttel und Meine in den Staatsbahngütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 28. Juni 1890. (1479)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Juli d. J. tritt Nachtrag XVII zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometeranzeiger, Aufhebung der direkten Abfertigung mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (gültig vom 1. September 1890), Ermässigung der Frachten für Schmalkalden, neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Pratau-Torgau (vom Tage der Betriebseröffnung gültig) sowie für die Station Sehlen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Die infolge Berichtigung eines Druckfehlers eintretende theilweise Erhöhung der Frachtsätze für Getreide und für Holz des Spezialtarifs II im Verkehr mit Zarnefanz gilt erst vom 15. August d. J. ab.

Druckstücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Erfurt, den 30. Juni 1890. (1480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal - Gütertarif. Die in unserm Lokal - Gütertarife auf Seite 26 unter g bezw. im Nachtrage VI zu demselben auf Seite 5 unter 3 enthaltenen Bestimmungen betreffend die Voranmeldung der Wasserumschlagsfrachten für Pöpelwitz und Breslau - Oderhafen finden sinngemäss auch auf die nach dem Mühlgraben-Geleise auf Bahnhof Oppeln bestimmten Wagenladungsgüter Anwendung. Die nach dem Mühlgrabengeleise bestimmten Wagenladungsgüter werden zur Beförderung nach demselben angenommen, wenn die Frachtbriefe die Vorschrift tragen: „Zur Weiterverfrachtung auf der Oder" und wenn diese Güter vor Verladung auf der Absendestation, von den Adressaten bezw. den den Umschlag vermittelnden Spediteuren bei der Güter - Abfertigungsstelle Oppeln hierzu angemeldet werden.

Breslau, den 1. Juli 1890. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 15 Juli d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarife vom 1. Juli 1888 in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Strecke Bufleben-Grossenbehringen des Direktionsbezirks Erfurt und der Strecke Berga - Kelbra-Rottleberode des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie für die Stationen Westerode des Direktionsbezirks Hannover und Friedland i/M. der Mecklenburgischen Südbahn. Ausserdem hat eine Bestimmung wegen Aufhebung der Frachtsätze für Spandau (B. H.) und Dux - Liptitz-Wächterhaus in den Nachtrag Aufnahme gefunden.

Abdrücke des Nachtrags sind durch betheiligten Expeditionen zu beziehen.

Dresden, den 30. Juni 1890. (1482)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in dem am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden 4. Nachtrage zu Heft 2b der Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarife für den Verkehr mit Pruntrut (Porrentruy), Station der Jura-Bern - Luzernbahn, bezüglich der Artikel Petroleum und Naphta vorgesehenen Frachtsätze treten erst mit dem 1. Oktober l. J. in Wirkung. Bis dahin finden die bisherigen billigeren Sätze noch Anwendung.

Karlsruhe, den 30. Juni 1890. (1483)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Main - Neckarbahn. Ab 1. Juli l. J. wird im Main - Neckarbahn - Pfälzischen Gütertarif die Entfernung

Friedrichsfeld M. N. B.-Lustadt von 57 in 56 km und
Friedrichsfeld M. N. B.-Rülzheim von 63 in 62 km

abgeändert.

Darmstadt, den 30 Juni 1890. (1484)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.). Im Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Höchst a/M. einerseits und einigen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) andererseits treten vom 1. Juli d. J. ab Frachtermässigungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen. (1485)

Frankfurt a/M., den 26. Juni 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten neue Schnittfrachtsätze für die Pfälzischen Stationen der Lauterthalbahn (Strecke Kaiserslautern-Lauterecken) in Kraft, welche neben zahlreichen Ermässigungen einige geringe Erhöhungen aufweisen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August d. J. bestehen.

Köln, den 1. Juli 1890. (1486)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im **Süddeutschen Verbandsverkehre** mit Oesterreich - Ungarn ermässigen sich ab 1. Juli d. J. die Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte usw. im Theil III des Gütertarifes bei den nachbezeichneten Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen um 0,04 ℳ für 100 kg, nämlich im Tarifheft Nr. 1 bei Wien Westbahnhof, Wien Lagerhaus, Wien Donauquaibahnhof, Kleinschwechat, Oberlaa, Graz, und im Tarifheft Nr. 3 bei Iglau.

München, den 27. Juni 1890. (1487)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn - Verband. Einführung des XXV. Nachtrages zum Theil II des Verbandtarifes und des IV. Nachtrages zum Getreide-Ausnahmetarif. Am 3. August a. St./15. August n. St. 1890 tritt der XXV. Nachtrag zum Theil II des Tarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 sowie der IV. Nachtrag des Ausnahmetarifes für den Transport von Getreide etc. vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 in Kraft.

Dieselben enthalben die Aufhebung der bezüglichen Tarife rücksichtlich der Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.

Exemplare der beiden Nachträge können bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 4. Juli 1890. (1488)
K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Ausserkraftsetzung sämmtlicher im obgenannten Verkehre bestehenden Tarife. Vom 15. August 1890 ab treten sämmtliche im Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehre bestehenden direkten Tarife ausser Kraft u. z.:

1. der seit 1. November 1886 gültige Tarif, Theil II (Heft 1 bis 5) für die direkte Beförderung von Eil- u. Frachtgütern etc. sammt Nachträgen I bezw. II hierzu;

2. der seit 1. Februar 1887 gültige Anhang, enthaltend Ausnahmetarife zu dem vorbenannten Tarif, Theil II (Heft 1—5);

3. der seit 20. September 1887 gültige Ausnahmetarif für frisches Obst aller Gattungen von Ungarischen nach Galizischen Stationen;

4. der seit 1. April 1890 gültige Blatttarif, enthaltend Kartirungssätze für die direkte Beförderung von ermässigten Eilgütern (frische Fische etc.) und Gütern der Normalklasse I im Verkehre zwischen Priglevicza-Szt. Ivan einerseits und Galizischen Stationen andererseits.

Wien, am 1. Juli 1890. (1489)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verbandverwaltungen.

Mit 15. August d. J. tritt für den Galizisch - Oesterreichisch - Böhmischen Eisenbahnverband ein neues Tarifheft 3 in Kraft, durch welches das gleichnamige Tarifheft vom 1. Mai 1886 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—III aufgehoben wird.

Der neue Tarif, welcher durch Aufnahme von Relationen und durch Vermehrung der Artikelgruppen eine wesentliche Erweiterung erfahren hat, ist um den Preis von 1 fl. bei den Verbandverwaltungen erhältlich.

Wien, den 4. Juli 1890. (1490)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

2. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Erbauung von 10 Personenwagen I. und II. Klasse soll im Wege des öffentlichen Ausgebots vergeben werden.

Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferfrist sind bis zum 14. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" uns einzusenden.

Wir legen Werth darauf, dass die Anlieferung schon im April oder Mai 1891 geschehen kann.

An obengenanntem Tage wird die Eröffnung der Angebote in unserem Sitzungszimmer dahier stattfinden. Die Bieter sind dabei anzuwohnen eingeladen.

Zeichnungen und Bedingungen für die Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 5 *M.* von unserem Sekretariate zu beziehen.

Darmstadt, den 24. Juni 1890. (1491)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die Lieferung von 30 Stück eisernen runden Läutewerksbuden soll unter Zugrundelegung der im Reichsanzeiger vom 19. März v. J. Nr. 69 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 21. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, bis zu welchem Angebote versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Läutewerksbuden" an die unterzeichnete Dienststelle, Friedrich Wilhelmstrasse Nr. 6, einzureichen sind. Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der genannten Dienststelle zur Einsicht aus und werden auch von derselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren unfrankirt abgegeben.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 28. Juni 1890. (1492)
Die Telegrapheninspektion
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos"
Bestes Fabrikat
R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.
„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten."

Die billigste u. beste Badeeinrichtung ist ein Patent-Badestuhl von L. Weyl, Berlin, Mauerstr. 11. Prospecte gratis.

Ingenieuren, Architecten, Oekonomen, Inspectoren, Reisenden u. A. wird unter Zusicherung strengster Discretion und feinster Bedienung durch Empfehlung, bezw. Verkauf von Bedarfs-Artikeln der Landwirthschaft, des Maschinenbetriebs und Baufachs lohnender Nebenverdienst nachgewiesen. Versieg. Offerten erbeten unter C. T. 452 an
Rudolf Mosse, Magdeburg.

Dr. H. Zerener's
giftfreies, geruchloses u. feuersicheres
Pat. Antimerulion
aus der chemischen Fabrik
Gustav Schallehn, Magdeburg,
ist anerkannt das einzig brauchbare
Hausschwammmittel
für alle Eis- und Wohnhäuser, Museen, Kirchen, Schulen,
Bureaux, Bergwerke etc. Depôt in:
Berlin, J. G. Braumüller & Sohn,
Zimmerstr. 35.



Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.



Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Ester-Lacke,

(hergestellt aus Harzsäure-Estern nach **Dr. Eugen Schaal's.**

FABRIKZEICHEN

D. R.-P. No. 32083; Zusatz-Patent No. 38467.)

Billiger und vollständiger Ersatz für Copal- und Bernstein-Lacke,
vor welchen sie folgende Hauptvorzüge haben:

hellere Farbe bei billigerem Preis,
neutralen Charakter (Metalle nicht angreifend),
Mischbarkeit mit allen (auch Metall-) Farben, ohne zu gerinnen,
grössere Dauerhaftigkeit,
Widerstandsfähigkeit gegen Feuchtigkeit,
Unlöslichkeit in Sodalösung und Weingeist,
grössere Ausgiebigkeit, welche **dünneres Auftragen** nöthig macht.
(2 Theile Esterlack decken etwa soviel als 3 Theile Copallack).

Die Esterlacke eignen sich vorzüglich zum Lackiren aller Art Geräthe und Möbel für Eisenbahnbedarf, sowie von

Eisenbahn-Waggons, Locomotiven etc.

Rost-Schutz.

Dr. Eugen Schaal's säurefreie, beste Schutzmittel für Metalltheile, Stopfbüchsen, Maschinen, Holz, Faserstoffe gegen die zersetzende Einwirkung von Luft, Feuchtigkeit, Salzlaugen, Säuren und Dämpfen aller Art:

Antioxyd flüssig (Rostschutzlack)
zum Anstrich solcher Metalltheile, die blank bleiben und einen dauernden, glänzenden und elastischen Ueberzug erhalten sollen.

Antioxyd hart (Rostschutzmittel)
talgartig, schützt Metall gegen Oxydation in feuchter und saurer Atmosphäre.

Antioxyd weich (Rostschutzmittel)
ist gegen Alcalien und Säuren gleichfalls sehr widerstandsfähig und halten Verpackungen und Stopfbüchsen, die damit eingefettet sind, weit länger als mit Talg behandelte.

Wegen Gratisproben, Prospecten und Bezügen beliebe man sich zu wenden an

G. Siegle & Co., Stuttgart.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 53. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk: für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Berlin, den 9. Juli 1890.

Inhalt:

Betriebskosten Englischer und Amerikanischer Eisenbahnen.

Die Vergleiche, welche gegenwärtig in Englischen Zeitungen zwischen den Leistungen und Betriebskosten der Eisenbahnen in England und Amerika zu Gunsten der letzteren angestellt werden, sind für sämmtliche Europäischen Bahnverwaltungen von grossem Interesse, insofern als das Englische Eisenbahnwesen auf unserem Festlande als typisch gilt und eine Kritik desselben im grossen Ganzen unmittelbar auch auf unsere Verhältnisse übertragbar ist.

Bei einem Vergleiche der Betriebskosten sind nun vor allen Dingen die Löhnungsverhältnisse der Englischen und Amerikanischen Bahnbediensteten zu berücksichtigen. Nach dem letzten Jahresbericht des Amerikanischen „Commissioner of Labour“ und demjenigen der „Amalgamated Society of Railway Servants of England, Ireland, Scotland und Wales“ ergeben sich im Mittel für England und Amerika, bezw. die Vereinigten Staaten folgende Tagelöhne:

	England ℳ	Amerika ℳ
Lokomotivführer	6,08	13,42
Lokomotivheizer	3,75	7,42
Schaffner	4,08	10,16
Wechselwärter	3 60	6,25
Bahnwärter	3,33	4,75
zusammen	20,84	42,00

Die Löhnungen betragen also in den Vereinigten Staaten von Amerika mehr als das Doppelte derjenigen in England, und wenn trotzdem die Amerikanischen Bahnen bei gleicher Leistung viel billiger betrieben werden, so kann der Grund eben nur darin liegen, dass die Gesammt-Zugförderungskosten in Amerika viel geringer als in England sind.

Nach der Londoner „Railway Press“ muss die grosse Verschiedenheit der Betriebskosten lediglich in den Fahrbetriebsmitteln, bezw. in deren Konstruktion und Ausnutzung gesucht werden. Zunächst wird auf die viel grössere Leistung der Amerikanischen Lokomotiven verwiesen und beispielsweise das Ergebniss der „London und North-Western“ mit demjenigen der „Newyork Central“ verglichen, wobei sich folgende Zusammenstellung ergibt:

	London und North-Western 1888	Newyork Central 1889
Gesammteinnahmen . . . . . . ℳ	213 239 160	147 200 000
Anzahl der Lokomotiven	2 551	919
Durchschnittliches Jahreserträgniss einer Lokomotive . . . . . . ℳ	83 600	160 000
Durchschnittseinnahmen für 1 tkm ₰	6 50	2 00
Durchschnittskosten „ 1 „ „	3 38	1,45

Auf den maassgebenden Hauptbahnen Amerikas ist die durchschnittliche Jahresarbeit einer Lokomotive, auf zurückgelegte Zugkilometer bezogen, eine viel höhere als in England. Eine Amerikanische Personenzuglokomotive leistet auf vielen Bahnen über 100 000 km und eine Güterzuglokomotive über 70 000 km jährlich. Durch eine Steigerung der kilometrischen Lokomotivleistungen werden aber ganz erhebliche Ersparnisse der Zugkraftskosten erzielt.

Um bei den billigen, meistens durch scharfen Wettbewerb aufgedrungenen Frachtsätzen bestehen zu können, ist das Bestreben der Amerikanischen Bahnverwaltungen stets auf die Beförderung möglichst grosser Last- und Personenzüge gerichtet, welche überdies das erreichbar günstigste Verhältniss zwischen Nutzlast und Eigengewicht der Betriebsmittel aufweisen. So erwähnen jetzt die Londoner „Financial News“ die ausserordentliche Leistung einer Lokomotive der Pennsylvania Eisenbahn, welche 2 400 Amerikanische Nettotonnen*) auf einer Steigung von 1 : 350 oder 2,85 ‰ bewältigte. Um eine entsprechende Leistung mit den gewöhnlichen kleinen Englischen Wagen von 8 t Ladefähigkeit und 5,5 t Eigengewicht zu erzielen, wären aber 300 Wagen erforderlich und es würde sich eine Bruttolast ergeben von

$$(300 \,.\, 5{,}5) + 2\,400 = 4\,050 \text{ t.}$$

Mit den grossen Pennsylvania-Wagen von 30 t Ladefähigkeit und 9 t Eigengewicht sind aber nur 80 Wagen nothwendig und beträgt das entsprechende Bruttogewicht

$$(80 \,.\, 9) + 2\,400 = 3\,120 \text{ t.}$$

Da ferner bei den Englischen Wagen die Widerstände auf horizontaler Bahn mit 4 kg, bei den Amerikanischen Drehgestellwagen aber nur mit 1,5 kg auf die Amerikanische Bruttotonne gerechnet werden, so wäre im ersteren Falle eine effektive Zugkraft von

$$(4 + 2{,}85) \,.\, 4\,050 = 27\,742 \text{ kg,}$$

auf der Pennsylvania Eisenbahn dagegen eine solche von nur

$$(1{,}5 + 2{,}85) \,.\, 3\,120 = 13\,572 \text{ kg.}$$

erforderlich gewesen.

Ausserdem hätte der Englische Wagenzug eine Länge von 300 . 5,5 = 1 650 m, der Amerikanische dagegen nur eine solche von 80 . 10,5 = 840 m. Die angegebene Kraftleistung ist selbstverständlich als eine sogenannte Recordarbeit zu betrachten, allein die vergleichenden Zahlen reden nichtsdestoweniger eine beredte Sprache.

Die Amerikanischen Civilingenieure E. B. Dorsey und M. R. Jefferds empfehlen seit einiger Zeit nachdrücklichst die Einführung der Amerikanischen Drehgestellwagen in England, und wie aus einem vor kurzer Zeit von Jefferds vor der „Cleveland Institution of Engineers“ gehaltenen Vortrag ersichtlich ist, hat die Englische Furness - Eisenbahn bereits einen guten Anfang mit den 30 t Röhrenrahmenwagen für Erztransport gemacht. Ferner haben die Englische Midland-Eisenbahn, die Belgischen Staatsbahnen und die Französische Westbahn derartige Musterwagen bestellt, während in Oesterreich und Italien grössere Versuche unmittelbar bevorstehen. Voraussichtlich wird sich das praktische Amerikanische Wagensystem bald über den ganzen Bahnbereich Europas ausbreiten, und kann man sich nur darüber aufhalten, dass solches nicht schon früher geschehen ist — dass eben die bare Nothwendigkeit dazu drängen musste, während doch die Verkehrsmittel den Bedürfnissen von Industrie, Handel und Landwirthschaft voraneilen und nicht schleppend nachfolgen sollten. Wir zahlten also bisher unseren Bahnbediensteten nur halb so viel Lohn als die Amerikaner, und fordern drei Mal höhere Tarife von unseren Eisenbahnkunden, so ruft die „Railway Press“ in London — sollte dieser Mahn- und Weckruf in Berlin, Paris und Wien nicht gehört werden?

*) 1 Amerikanische Tonne = 2 000 Pfund Englisch = 907 kg,
1 Englische „ = 2 240 „ „ = 1 016 „
1 metrische „ = 2 000 „ von 500 g = 1 000 „

In meiner Bücherei finde ich soeben einige Schriften über Amerikanisches Eisenbahnwesen von W. W. Evans, dem berühmten Erbauer der Chilenischen Eisenbahnen. Evans, welchen ich in Amerika kennen lernte, war ein begeisterter und einflussreicher Anhänger der Betriebsmittel mit Drehgestellen und führte dieselben auch in Südamerika ein. In einer der genannten Schriften erzählt Evans die erste Einführung der Amerikanischen Betriebsmittel auf der „Grand Trunk Railway“ in Kanada. Diese mit Englischem Gelde von Engländern erbaute und mit Englischen Lokomotiven und Wagen von Engländern betriebene Bahn war dem Bankerott nahe, als man mit der Anwendung der Amerikanischen Betriebsmittel begann und dieselben mit 12,5 % Eingangszoll in Canada einführte. Im Jahre 1859 hatte die „Grand Trunk Railway“ 203 Lokomotiven, nämlich 50 Stück aus England, welche in Kanada mit Drehgestellen versehen werden mussten, 110 Stück waren aus den Vereinigten Staaten bezogen und 43 Stück wurden in den eigenen Werkstätten zu Montreal ebenfalls nach Amerikanischem Muster gebaut. Die 2 200 km lange Bahn, welche mit den grossen Stammlinien der Union für den riesig anwachsenden Verkehr nach dem Westen in Mitbewerb treten sollte, musste ebenfalls die langen Amerikanischen Wagen mit doppelten Drehgestellen, Schalengussrädern und Mittelbuffern verwenden, wenn nicht die Unternehmung gefährdet und 100 Millionen Dollar Englisches Kapital verloren gehen sollten. Die Englischen Betriebsleiter und Ingenieure in Kanada, vor allen Alex. M. Ross anerkannten gar bald die Vortheile der Amerikanischen Betriebsmittel, welche, so sehr man sich auch gegen deren Einführung am „grünen Tisch“ in London gewehrt hatte, die Lebensfähigkeit der Bahn ermöglichten.

Ein anderer Abschnitt in den erwähnten Schriften von Evans erzählt aber von 3 „Vampyren“, welche am Lebensblut des Amerikanischen Eisenbahnwesens saugen. Als solche Vampyre bezeichnet Evans: 1. Die sogenannten Expressgesellschaften, welche kleinere Güter, Packete usw. in den von der Bahn gemietheten Wagen befördern; 2. die Schlaf- und Salonwagen-Gesellschaften; 3. die Zugführer, welche die Fahrgelder unkontrolirt einsammeln können. Betreffend die in der Regel ausserhalb der Bahnverwaltung, aber mit derselben auf sehr gutem Fusse stehenden Schlaf- und Salonwagengesellschaften verweist Evans auf deren schöne und bequeme, aber immer sehr schwere Wagen, oft 3 Mal so schwer, als der normale Amerikanische Personenwagen mit 60 Sitzplätzen. Die grossen Schlafwagen laufen gewöhnlich auf 2 sechsrädrigen Drehgestellen, wiegen leer 25—35 t und kosten, je nach Ausstattung 50 000—120 000 ℳ das Stück, während bei Nacht der Wagen in der Regel nur mit 15 Personen besetzt ist, da ein Reisender der Bequemlichkeit halber gewöhnlich eine Abtheilung mit mehreren Schlafstellen benutzt. Indem die Schlafwagengesellschaften weiter keine Ausgaben der Zugförderung, noch irgend welche Haftpflichten zu tragen haben, als die Unterhaltung und Bedienung der Wagen, so machen dieselben stets ein gutes Geschäft. Die Reisenden zahlen für einen Sitz, bezw. eine Schlafstelle 1 D. = 4,12 ℳ auf den Tag bezw. Nacht an die Wagengesellschaft, ausser dem gewöhnlichen Fahrgeld an die Bahnverwaltung. Evans erwähnt einen Fall, wo Salonwagen, die 14 000 D. kosteten, monatlich stets im Mittel 2 000 D. einbrachten. (Unsere Schlafwagengesellschaften beziehen bekanntlich höhere Gebühren, werden aber kaum so gute Geschäfte machen, da die Benutzung dieser Wagen nicht so allgemein wie in Amerika ist. Die schädliche Einwirkung dieser „Vampyre“ auf die Zugkraftkosten ist hier wie dort dieselbe.)

Zu obigen Vergleichen der Betriebskosten, bezw. der Betriebsmittel ist noch folgendes zu bemerken. Die Englisch-Amerikanische Schule der Praxis lehrt allgemein gerne Antithesen oder Gegensätze in möglichst knapper und materieller Form, und es sind deshalb solche zugespitzten, überscharfen und fast übertriebenen Lehrsätze auch nicht buchstäblich zu nehmen, noch viel weniger mathematisch nachweisbar. Allein,

wenn auch dies in Abzug gebracht ist, bleibt in der Regel immer noch der gesunde Kern zur Erkenntniss und zur Wahrheit. Es ist unbestreitbar, dass die langen Amerikanischen Wagen mit doppelten Drehgestellen ruhiger laufen, weniger Widerstand verursachen und deshalb weniger Zugkraft beanspruchen, geringere Reparaturen und Unterhaltungskosten erfordern, die Geleise mehr schonen und bei voller Ausnutzung ein günstigeres Verhältniss zwischen Eigengewicht und Nutzlast bieten, als die Wagen nach dem Englischen System. In welchem Maasse diese vortheilhaften Eigenschaften die Betriebskosten beeinflussen, bezw. das genaue Prozentverhältniss der möglichen Ersparnisse gegenüber dem jetzigen System festzustellen, das muss allein der Praxis vorbehalten bleiben. Auf den grossen Bahnen unseres Festlandes werden sich vorerst die Amerikanischen Wagen für Massengüter einbürgern, worauf andere Arten derartiger Güterwagen folgen werden. Dadurch und infolge der nachhaltigen Bestrebungen nach Tarifermässigung und des entsprechend lebhafteren Personenverkehrs wird alsdann „freie Bahn“ gemacht werden auch für die grossen Amerikanischen Personenwagen. Dann wird eine Eisenbahnfahrt nicht mehr zur Qual, sondern zum Genuss werden!

München, im Juli 1890. A. Brunner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Betriebsreglement. Das neue Vereins-Betriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Veränderung in der Betriebsleitung der Arad-Temesvarer Eisenbahn. Mit dem 1. d. Mts. ist der Betrieb der Arad-Temesvarer Eisenbahn von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen worden.

Die Strecke Arad-Temesvar ist daher den Vereins-Bahnstrecken der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden und erlischt gleichzeitig die Vereins-Mitgliedschaft der Direktion der Arad-Temesvarer Eisenbahngesellschaft.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die Strecke Carolinensiel-Harle (2 km) der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg, welche am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden ist, sowie die Strecken der Varasd-Golubovecer Vizinalbahn (Varasd-Golubovec 33,7 km nebst Flügelbahn Ocura-St. Jacob 2,9 km) — Königlich Ungarische Staatseisenbahnen —, von welcher die Hauptlinie für den Gesammtverkehr, die Flügelbahn jedoch nur für den Kohlenverkehr Ende Juni d. J. eröffnet worden ist — sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2464 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens, durch Aufnahme von Bestimmungen über die Anbringung von Fusstritten an den Kopfseiten der offenen Güterwagen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2753 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2765 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2789 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Veränderung in der Betriebsleitung der Arad-Temesvarer Eisenbahn (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Transportable Bahnen.

In hervorragender Weise sind transportable Bahnen in den letzten Jahren für Zwecke der Land- und Forstwirthschaft angewendet worden. Nachdem die grösseren Grundbesitzer anerkannten, wie nothwendig und nützlich dieses Verkehrsmittel für die Landwirthschaft ist, folgten ihnen bald kleinere, und gegenwärtig besitzen grössere Güter 10—15 km solcher Geleise, theils zum Anschluss der Güter an das grosse Eisenbahnnetz, behufs Abfuhr der Erzeugnisse der Landwirthschaft und der Fabrikate der zugehörigen industriellen Anlagen, theils zur Verbindung der Letzteren mit eigenen und fremden benachbarten Gütern: für die Einfuhr der Ernte, Beförderung des Düngers, zur Verbesserung des Landes; ferner für Beförderung von Langholz, Brettern und Scheitholz. Zu gleichen und ähnlichen Zwecken werden diese Bahnen in überseeischen Ländern gebraucht, besonders für Zuckerrohrplantagen. Ferner benutzt man sie für militärische Zwecke; bei der Vertheidigung von Festungen wie für die Belagerung derselben; Verbindung der Depots, Batterien und Laufgräben; Zufuhr von Lebensmitteln und Munition, sowie zur Beförderung der Verwundeten. In der Bremer Gewerbe- und Industrie-Ausstellung befindet sich nach dem „Berl. Act.“ eine vollständige kleine Bahnanlage des Bochumer Vereins für Bergbau- und Gussstahlfabrikation in Bochum, durch welche die verschiedenartigsten Konstruktionen sowohl für das liegende, wie für das rollende Material vorgeführt werden. Die Gesellschaft hat seit einer Reihe von Jahren die Anfertigung derartiger Bahnen als Spezialität betrieben; dafür zeugen die von Fachkennern als musterhaft bezeichneten Konstruktionen. Die Anlage ist zum grössten Theil in der Spurweite von 600 mm = 2 Fuss Engl. ausgeführt. Die Geleise bestehen aus Rahmen von 2—5 m Länge. Die Verbindung der Stahlschienen mit den Stahlschwellen ist die denkbar einfachste, so dass die Zusammensetzung und das Auseinandernehmen in allerkürzester Zeit auch von ungeübter Hand sehr schnell und leicht geschehen kann. Das System eignet sich daher vorzüglich für die Beförderung nach überseeischen Ländern; bei der Verwendung im Inlande werden die Rahmen gleich fertig zusammengesetzt geliefert. Die Verbindung der Geleise untereinander geschieht durch eine eigenartige Lasche, welche gestattet, die Geleisrahmen sowohl für Bahnen zu verwenden, welche dauernd an derselben Stelle liegen, wie für häufiger zu verlegende Bahnen. Zur Verbindung verschiedener Geleisstränge, Kreuzungen derselben usw. dienen eine Reihe der verschiedensten Weichenarten, Drehscheiben, Wendeplatten usw. Alsdann sind die mannigfachsten Wagenarten für die vielen oben angegebenen Bedarfszwecke ausgestellt.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Die am 28. Juni d. J. versammelte Eisenbahn-Tarifkommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten erledigte, nach dem „Berl. Act.“, die nicht weniger als 24 Nummern enthaltende Tagesordnung der Eisenbahn-Tarifkommission in einer einzigen Sitzung, der eine fünfstündige Berathung des Verkehrsausschusses Tags vorher vorausging. Angenommen ward der Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, dass das von überladenen Wagen abgenommene Uebergewicht dem Versender zur Verfügung gestellt und als besondere Sendung bei seiner Beförderung behandelt werde, jedoch auf nachkommende entsprechende Minderladung zugeladen werden könne. Der Verkehrsausschuss war ferner einstimmig dafür, dass der Lauf der Entladefristen während der Dauer der steueramtlichen Abfertigung ruhe. Die Eisenbahnverwaltungen sind dagegen; sie wollen aber Billigkeitsgründe bei Bemessung der betreffenden Wagen-Strafmiethen obwalten lassen. Man erkannte die den Empfängern von Waaren durch die Verzögerung ohne Verschulden zugehenden Nachtheile an, wollte aber eine Bestimmung in das Uebereinkommen nicht aufnehmen. Die Bestimmungen über die Beförderung von Fischen wurden von der Tagesordnung abgesetzt. Bezüglich der Verfrachtung von Bier in Wagenladungen mit Eisbeiladung war der Verkehrsausschuss für die Festsetzung des Normalgewichts von Gebinden unter 100 l mit 1,65 kg für das Liter, bei 100 l und mehr mit 1,50 kg. Von den Eisenbahnverwaltungen wurde dagegen der Beschluss gefasst, dass die Versender gehalten seien, das hiernach der Frachtberechnung unterliegende Gewicht des im Wagen verladenen Bieres im Frachtbriefe anzugeben, widrigenfalls die Fracht vom gesammten Rohgewicht der Sendung, einschliesslich der Eisbehälter und des Eises, berechnet werde. Die Belastung der Viehsendungen mit Nachnahme, in Norddeutschland häufig verlangt, wurde nicht gutgeheissen, wie dies seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg angestrebt wurde. Zu den Tarifbestimmungen für einzelne Stücke Vieh wurden günstigere Aenderungen empfohlen. Die nächste Sitzung findet in Wiesbaden im Monat September d. J. statt.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das gemeindeabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889 bezw. 1889/90 ist festgestellt worden:

1.	bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf	786 375,00 *M.*
2.	bei der Ostpreussischen Südbahn auf	1 080 000,00 „
3.	„ „ Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn auf	684 800,00 „
4.	„ „ Crefelder Eisenbahn auf	67 500,00 „
5.	„ „ Cronberger Eisenbahn auf	24 000,00 „
6.	„ „ Brölthaler Eisenbahn auf	21 450,00 „
7.	„ „ Eisern-Siegener Eisenbahn auf	55 640,00 „
8.	bezüglich der Preussischen Strecken der Lübeck-Büchener Eisenbahn auf	949 513,74 „

Aus dem Betriebe der Preussischen Strecken der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnlinien Osnabrück-Quakenbrück und Ihrhove-Neuschanz und der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn ist ein gemeindeabgabepflichtiges Reineinkommen für 1889 nicht erzielt worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.

Am 1. d. Mts. ist der an der Eisenbahnstrecke Lübbenau-Kamenz zwischen Strassgräbchen und Kamenz belegene Haltepunkt Kunnersdorf bei Kamenz für den Personenverkehr eröffnet worden.

Kaysersberger Thalbahn.

Nach dem Berichte des Vorstandes über das Betriebsjahr 1889/90 weist ein Vergleich der bisherigen Betriebsergebnisse auf die Thatsache hin, dass eine Besserung der Einnahmen nur durch fernere Hebung des Güterumsatzes zu erzielen ist. Es stehen den im Jahre 1886 beförderten 26 071 t mit 39 785 ℳ Einnahme 40 379 t des Jahres 1889/90 mit einem Ertrage von 52 105 ℳ gegenüber, während der Personenverkehr in den letzten Jahren nur unmerklich zugenommen hat und eine gleichmässige Höhe beizubehalten beginnt.

Die Gesammteinnahme mit 176 069 ℳ nähert sich bis auf 638 ℳ, um welche sie zurückbleiben, jener des Jahres 1888/89; die Ausgaben beziffern sich auf 108 191 ℳ und sind gegen das Vorjahr um 1 239 ℳ höher, was sich vorzüglich durch die stärkere Belastung des Zugförderungsdienstes erklärt. Von dem Ueberschusse von 67 878 ℳ sollen für den Erneuerungsfonds 3 000 ℳ, für Tilgung der Anlagekosten 1 000 ℳ und für den Reservefonds 4 261 ℳ verwendet werden. Nach den satzungsgemäss vorzunehmenden Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 62 528 ℳ Der Verwaltungsrath beantragt, eine Dividende von 4,6 % = 46 ℳ auf die Aktie zu vertheilen und den Rest von 1 900 ℳ dem Tilgungsfonds für die Betriebsmittel gutzuschreiben.

Es wurden auf der Strecke Colmar-Schnierlach 251 335, auf der Strecke Colmar-Horburg 91 451 und auf der Strecke Colmar-Winzenheim 125 714 Personen, welche 2 130 363 bezw. 294 611 und 613 018 Personenkm zurücklegten, ferner im ganzen 4 318 Gepäckstücke und 160 Hunde befördert.

Im Güterverkehr wurden 40 379 t, darunter 33 645 t Wagenladungsgut befördert. Jede Tonne Gut hat durchschnittlich 9,686 km, d. i. 32,28 % der 30 km langen Bahn durchfahren.

Die mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gepflogenen Verhandlungen, welche den Ankauf der schmalspurigen Strecke Colmar-Horburg und des vollspurigen Anschlussgeleises an den Kanalhafen bezweckten, haben im Laufe des Jahres eine thatsächliche Grundlage erhalten, ohne jedoch zum Abschlusse gelangt zu sein. Am 4. März d. J. hat die zu Colmar abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung einstimmig den Beschluss gefasst, die genannte Strecke zum Preise von 201 334 ℳ an das Reich abzutreten. In dieser Summe ist die Bauanlage mit dem Betrage von 163 884 ℳ und die nach Vereinbarung abzugebenden Betriebsmittel mit 37 450 ℳ festgesetzt. Diese Angelegenheit geht demnächst der Erledigung entgegen.

Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn.

Beide Hessische Kammern nahmen Erklärungen an, worin sie die Regierung ersuchten, falls eine Verständigung mit Preussen unmöglich sei, die Bahn für Hessen anzukaufen.

Werrabahn.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 49 S. 494 d. Ztg. theilen wir noch folgendes mit:

Im Jahre 1889 wurden befördert im Binnenverkehr 992 522 Personen auf 21 185 642 Personenkm und im Verkehr mit anderen Bahnen 129 035 Personen auf 5 508 491 Personenkm, zusammen 1 121 557 Personen (gegen 1 016 439 Personen im Vorjahre) auf 26 694 133 (24 300 314) Personenkm. Jede Person durchfuhr mithin 23,80 km. Der Personenverkehr lieferte ein Erträgniss von 1 032 482 (949 582) + 82 900 ℳ.

An Gepäck wurden 3 889 t (hierunter 2 470 t Freigewicht) auf 134 715 tkm befördert und hierfür zusammen 37 433 ℳ, mithin für jede Tonne Gepäck 9,63 ℳ oder für Tonne und Kilometer 27,79 ₰ vereinnahmt. Die Anzahl der beförderten Hunde betrug 4 204 mit einer Einnahme von 1 336 ℳ.

Im Güterverkehr gelangten von Gütern aller Art zur Beförderung und zwar im Binnenverkehr 75 982 t auf 2 780 469 tkm und im Verkehr mit anderen Bahnen 486 563 t auf 26 399 910 tkm, zusammen 562 545 (516 729) t auf 29 180 379 (27 172 017) tkm. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1 770 331 (1 672 448) + 97 883 ℳ. Für die Beförderung von Leichen wurden 1 156 ℳ eingenommen.

Ausserdem wurden 7 704 t Vieh auf 329 149 tkm befördert und hierfür eine Einnahme von 33 854 ℳ, mithin für Tonne und Kilometer 10,286 ₰, erzielt.

Die Einnahmen betrugen durchschnittlich auf das Kilometer Bahnlänge aus dem Personenverkehr 5 086 ℳ, aus dem Gepäck- und Hundeverkehr 191 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 721 ℳ, aus dem Leichenverkehr 5 ℳ und aus dem Viehverkehr 167 ℳ, bezw. aus allen Verkehrszweigen 14 170 ℳ gegen 13 964 ℳ im Vorjahre.

Prignitzbahn und Wittenberge-Perleberger Bahn.

Mit dem 30. v. Mts. hat das Verhältniss der Wittenberge-Perleberger Bahn und der Bahnstrecke Perleberg-Wittstock (Prignitzbahn), mithin der ganzen Strecke Wittenberge-Wittstock zu den Vereins-Bahnstrecken seine Endschaft erreicht. Vom 1. d. Mts. ab finden somit die Vereinsbestimmungen auf den Verkehr der Wittenberge-Perleberger bezw. der Prignitzbahn mit den Vereinsbahnen nicht mehr Anwendung.

Grosse Berliner Pferdebahn-Aktiengesellschaft.

Von den 4 % Prioritätsobligationen im Betrage von 10 Millionen Mark, von welchen im Jahre 1888 ein Theilbetrag von 5 Millionen Mark verausgabt worden ist, sind weitere 2 Millionen Mark zur Zeichnung gestellt.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Die Verwaltung ladet zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 28. d. Mts. ein, deren Tagesordnung die Beschlussfassung über Erhöhung des Grundkapitals von 16 auf 19 Millionen Mark bildet. Dieser Antrag wird begründet mit dem in der stetigen Zunahme begriffenen Umfange des Geschäftsbetriebes der Gesellschaft im allgemeinen, dann aber auch mit neuen Unternehmungen, unter denen in erster Reihe der Bau und Betrieb elektrischer Bahnen zu nennen ist, deren Einführung die Verwaltung eine grosse Bedeutung schon für die allernächste Zukunft beimisst. In Halle ist bereits die bisher mit Pferden betriebene Stadtbahn in den Besitz der Gesellschaft übergegangen, welche mit der Umwandlung der Bahn für elektrischen Betrieb beschäftigt ist. Unternehmungen gleicher Art in 2 anderen Deutschen Städten dürften demnächst ins Leben treten, abgesehen davon schweben aussichtsvolle Verhandlungen an anderen Stellen. Die Gesellschaft beabsichtigt sowohl Konzessionen für den Betrieb von elektrischen Bahnen zu erwerben, als auch für Rechnung schon bestehender Trambahn-Unternehmen den elektrischen Betrieb einzurichten, oder den letzteren auch dauernd oder zeitweise für eigene Rechnung zu übernehmen. Der Generalversammlung wird eine Vorlage unterbreitet werden, nach welcher schon die auszugebenden Aktien, welche vom 1. Juli d. J. ab an dem Gewinn theilnehmen, von der bekannten Finanzgruppe der Gesellschaft zum Kurse von 155 % fest mit der Verpflichtung übernommen werden, den Aktionären 1 600 000 ℳ zu Originalbedingungen anzubieten. Es würden demnach 10 Aktien zum Bezuge von einer neuen berechtigen. Sollten einige fernere Unternehmungen, deren Einzelheiten sich der Besprechung vorläufig entziehen, bis zu der Generalversammlung noch perfekt werden, so wird eine Kapitalserhöhung um 4 anstatt um 3 Millionen Mark in Vorschlag gebracht werden.

Böhmischer Braunkohlenverkehr.

Der von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft herausgegebenen Statistik über den genannten Verkehr entnehmen wir die nachfolgenden Angaben:

Im Jahre 1889 wurden a) im Elbogen-Falkenauer Gebiete mit 4 140 Arbeitern (gegen 3 986 Arbeiter im Vorjahre) 1 443 083 (1 307 601) t und b) im Teplitz-Brüx-Komotauer Gebiete mit 16 177 (14 921) Arbeitern 9 437 059 (8 665 950) t, d. i. zusammen mit 20 317 (18 907) Arbeitern 10 880 142 (9 973 601) t Braunkohle zu Tage gefördert. Hieraus ergibt sich eine Mehrförderung gegen 1888 in dem Gebiete a) von 135 432 t und b) von 771 109 t. Nach diesen Förderungsergebnissen hat im Jahre 1889 jeder Arbeiter im Gebiete a) 348 t (20 t mehr gegen 1888) und in dem Gebiete b) 583 t (2 t mehr gegen 1888) geleistet.

Der Geldwerth nach den Mittelpreisen am Erzeugungsorte betrug im Gebiete a) 2 565 066 (2 200 816) fl., d. i. für die Tonne 178 (169) kr. und in dem Gebiete b) 12 023 415 (10 541 779) fl., d. i. für die Tonne 125 (122) kr. Innerhalb der einzelnen Revierbezirke stellten sich die Mittelpreise für die Tonne wie folgt: Falkenau 175 (165) kr., Elbogen 182 (174) kr., Komotau 120 (118) kr., Brüx 127 (119) kr. und Teplitz 129 (128) kr.

Abgesetzt wurden im Jahre 1889 von den 5 genannten Bergamtsbezirken, in welchen 178 Kohlenbergbau-Unternehmungen im Betriebe sind, 10 880 142 t und zwar 5 204 477 t oder 47,8 % im Inlande und 5 675 665 t oder 52,2 % im Auslande.

Den Eisenbahnen wurden im Jahre 1889 die folgenden Mengen von Braunkohle zur Weiterbeförderung übergeben und gestaltete sich die Gesammtbeförderung wie folgt:

Lfde. Nr.	Aufgabebahnen	Transport-Aufgabemengen t	Unterschied gegen 1888 t	Gesammt-Braunkohlenverfrachtung t
1	Aussig-Teplitzer E. . .	5 690 475	+ 168 923	6 148 876
2	Buschtêhrader E. . .	943 140	+ 113 520	1 975 686
3	Oesterr. Nordwestb. . .	697	+ 69	1 213 029
4	Dux-Bodenbacher E. .	1 526 996	+ 372 090	1 550 512
5	K. K. Oesterr. Staatsb.	950 607	+ 80 446	2 260 176
	zusammen	9 111 915	+ 735 048	—

Obgleich die Gesammtzunahme der letztjährigen Kohlentransporte nicht die hohe Mehrverfrachtungszahl vom Jahre 1888 gegen 1887 erreichte, so ist doch die ausgewiesene Verkehrszunahme insofern von Bedeutung, weil sie aus der Thatsache hervorging, dass sich die Transporte nach Sachsen und Süddeutschland wiederum, und zwar diesmal in ganz ausserordentlicher Weise vermehrt haben; die Mehrverfrachtung nach diesen Absatzgebieten allein beträgt 88 % der Gesammt-Mehrverfrachtung. Die Verwaltung spricht die Erwartung aus, dass die Menge dieser Verfrachtungen nicht nur eine bleibende sein wird, sondern nach und nach einen grösseren Umfang annehmen dürfte.

Die Minderverfrachtungen nach dem grössten Theil der auf dem Wasserwege erreichbaren Orte sind durch die ungünstigen Wasserstände zu erklären, welche mehrere Monate hindurch die Schifffahrt beeinträchtigten. H—g.

Die Eisenbahnarbeiter - Frage auf dem Pariser Kongress.

Ein grosser Theil der Arbeiten des Kongresses wurde der Besprechung der moralischen und materiellen Interessen des Personals der Eisenbahnen gewidmet. Diese Frage konnte mit um so grösserer Sachlichkeit und Genauigkeit behandelt werden, als alle Eisenbahngesellschaften, ohne Ausnahme, bereits Einrichtungen für das Wohl und die Versorgung ihrer Angestellten und deren Familien besitzen.

Aus den sehr zahlreichen Dokumenten dieser Versorgungseinrichtungen zu Gunsten der Angestellten und der Eisenbahnarbeiter hat nun der Kongress das Material herausgesucht, um ein Muster der für diesen Zweck geeignetsten Einrichtungen zu erhalten. Der Kongress in Mailand, der sich lebhaft mit dieser Frage beschäftigte, hatte bereits eine Untersuchung der erwähnten Punkte beschlossen, um auf Grund der Ermittelungen urtheilen zu können. Diese Untersuchung sollte auf folgende 3 Punkte sich erstrecken: Krankheiten, Unfähigkeit wegen Altersschwäche, sowie Anwartschaft der Familie und sollte in ihren Einzelheiten die 3 Systeme: direkte Handlung, gemischte Handlung und freies Vorgehen studiren.

Dieses weitgehende Programm konnte nicht genügend ausgearbeitet werden, um dem Pariser Kongress vollständig vorgelegt werden zu können. Die Frage wurde daher auf die Tagesordnung des nächsten Kongresses gesetzt.

Nichtsdestoweniger hat doch der Pariser Kongress die Grundzüge eines Fragebogens festgestellt, welcher an alle Administrationen zu schicken sein wird und folgendes einbegreift:

1. Administrative und finanzielle Angaben, betreffend die Organisation der Versorgungsanstalten,
2. Statistik, welche insbesondere nach den Altersgrenzen die Dauer des Dienstes, die durchschnittliche Bezahlung und Verpflegung, das durchschnittliche Alter der Frauen, der Kinder usw. feststellen soll,
3. die theoretischen und praktischen Erfahrungen über die Vortheile und Nachtheile der Pensionskassen.

Auf Grund der Dokumente, die von der 4. Abtheilung, unter dem Präsidium von M. Noblemaire, gesammelt waren, konnte der Kongress eine Anzahl spezieller Einrichtungen prüfen und er konstatirte, dass Unterstützungskassen bei allen Eisenbahngesellschaften in genügend grosser Zahl organisirt sind.

Die Darlehnskassen, welche von den Eisenbahngesellschaften in Russland zuerst eingerichtet wurden, um deren Angestellte vor den Wucherern zu schützen, erschienen als spezielle lokale Einrichtungen nicht für alle Länder empfehlenswerth.

Was die Wohnungsfrage anbetrifft, so konnte der Kongress nicht das System der Minen- und Hüttenwerke gutheissen, welches den Arbeiter durch eine billige Miethe und die Möglichkeit der Erwerbung des Grundstückes an das Werk zu fesseln sucht. Denn es ist wichtig, dass die Gesellschaften sich alle Freiheiten vorbehalten, ihr Personal versetzen zu können.

Die Einrichtung von Werkstätten für die Anlernung der Arbeiter war bereits von dem Mailänder Kongress empfohlen worden, und auch der Pariser hob besonders die Vortheile hervor, welche diese Einrichtungen für den Ersatz und die Ausbildung der Angestellten haben müssten. Die letzteren finden auf diese Weise bei den Eisenbahngesellschaften nicht allein Arbeit, deren Ertrag es ihnen ermöglicht, ihre Familien zu ernähren, sondern auch eine Art Versorgung, welche ihnen die Unterrichtung und die Zukunft ihrer Kinder sichert. Beiläufig bemerkt, ist den Frauen viel Platz freigelassen worden, weil die Erfahrung gezeigt hat, dass dieselben bei einer grossen Anzahl Beschäftigungen auf den Eisenbahnen mit Vortheil zugelassen werden können. Die Schwierigkeit besteht nur darin, sie zu versetzen, was oft bei einem grossen Betriebe nothwendig ist.

Der Kongress hat es für zweckmässig erachtet, zur Schaffung von Konsumvereinen aufzufordern, welche mit einem geringen Nutzen verkaufen sollten. Die Verkaufsstellen, welche zum Kostenpreise abgeben und auch gute Dienste leisten, erschienen dem Kongress indess weniger empfehlenswerth als die Konsumvereine.

Als ein vorzügliches Mittel, die Angestellten zu belohnen und anzuspornen, hat der Kongress die Vertheilung von Prämien anempfohlen, wobei er einen genauen Unterschied machte zwischen Gratifikationen für aussergewöhnliche Leistungen, deren Betrag sich nicht genau bemessen lasse und solchen, die mit Sicherheit vorher bestimmt werden können.

Nach dieser Auffassung weist die Versammlung vollständig das Prinzip der Kollektiv-Prämienvertheilung zurück, welches auf die Zunahme der Roheinnahmen basirt ist, in Anbetracht der Schwierigkeit, die Angestellten, welche hierauf Einfluss ausgeübt haben könnten, speziell zu ermitteln. Die detailirte Feststellung der Betriebsausgaben würde eine sichere Grundlage zur Gewährung von Erlaubnissprämien liefern. Die Versammlung hält die Vertheilung von Prämien an allzu zahlreiche Gruppen für nicht empfehlenswerth. Die Prämien müssten direkt und an einzelne Personen oder an eine nur sehr beschränkte Anzahl von Personen zur Vertheilung kommen.

Damit die Prämien ihre volle Wirkung hätten, sollten dieselben unmittelbar nach Regulirung der betreffenden Operationen ausgezahlt werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mecklenburgische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 5. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokal- und direkten Verkehre zwischen den Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn vom 1. Oktober 1888 in Kraft. Derselbe enthält eine allgemeine Ermässigung der Frachtsätze für Beförderung lebender Thiere usw., über welche unsere Stationen Auskunft ertheilen.

Waren, den 4. Juli 1890. (1493)
Betriebsabtheilung M. S. B.

Mecklenburgische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 5. Juli d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn in Kraft. Durch denselben kommt eine allgemeine Frachtermässigung für alle Tarifklassen und ferner besonders ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für geringwerthige Massenartikel, wie Rüben, Schnitzel, Kartoffeln, Erden und Düngemittel etc. zur Einführung. Der Tarif ist auf den Stationen käuflich zu erlangen und ertheilen dieselben auf Verlangen nähere Auskunft.

Waren, den 4. Juli 1890. (1494)
Betriebsabtheilung M. S. B.

Der von uns unterm 10. Mai d. J. zum 1./13. August alten/neuen Stils 1890 ausser Kraft gesetzte Deutsch-Mittelrussische Verband-Gütertarif, Theil II vom 1. Juni 1883 (Richtung nach Russland) mit Nachträgen behält noch bis zum 19./31. Dezember alten/neuen Stils 1890 Gültigkeit. Nach Mittheilung der Russischen Eisenbahnen wird voraussichtlich bis zum Ablauf obiger Frist ein neuer direkter Tarif zur Einführung gebracht werden können.

Bromberg, den 1. Juli 1890. (1495)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband und Importtarif nach Moskau über Wirballen-St. Petersburg. Die Gültigkeit der von uns unterm 10. Mai d. J. vom 1./13. August alten/neuen Stils d. J. ab ausser Kraft gesetzten Tarife und zwar

a) des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 und der zugehörigen

Nachträge sowie der Ausnahmetarife zu demselben und deren Nachträge für die Richtung nach Russland,
b) des Anhangs I zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888,
c) des Importtarifs nach Moskau über Wirballen - St. Petersburg vom 15. August 1883

wird bis zum 19./31. Dezember alten/neuen Stils d. J. einschliesslich verlängert.

Nach Mittheilung der Russischen Eisenbahnen werden voraussichtlich bis zum Ablauf obiger Frist die vorbezeichneten Tarife durch neue ersetzt werden können.

Bromberg, den 1. Juli 1890. (1496)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Vom 1. August d. J. ab gelangen die höheren Frachtsätze der Schnitttafel I, Abtheilung E der Tarifhefte 1, 2 und 3 für den Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr zur Erhebung.

Breslau, den 5. Juli 1890. (1497)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr, Tarif vom 25. März 1888. Für den Transport von Dünger (Phosphorit) in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg treten 14 Tage nach der Bekanntmachung folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Frankfurt a/M. transit-Regensburg-Donaulände	0,88 *M.*
Frankfurt a/M.-Hafen-Regensburg-Donaulände	0 88 „
Gustavsburg transit-Regensburg-Donaulände	0,94 „
Mainz-Hafen - Regensburg-Donaulände	0,95 „
Kastel-Hafen - Regensburg-Donaulände	0,95 „
Mannheim transit-Regensburg-Donaulände	0,96 „
Ludwigshafen a/Rh. transit-Regensburg-Donaulände	0,96 „

per 100 kg.

München, den 1. Juli 1890. (1498)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im **Niederländisch-Bayerischen Verbande** gelangen vom 15. Juli l. J. ab für den Transport von Kaolin und Kaolinerde bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Amberg	Von Wernberg
	Frachtsätze per 100 kg in Mark	
Amsterdam	1,42	1,49
Dortrecht	1,40	1,46
Middelburg	1,47	1,53
Rotterdam	1,43	1,49
Vlissingen	1,48	1,54

München, den 29. Juni 1890. (1499)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Hannover andererseits. Die im Tarife vom 10. März 1887 für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Otto-Schacht und Wellendorf des Direktionsbezirks Hannover nach Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) treten am 31. August d. J. ausser Kraft.

Köln, den 1. Juli 1890. (1500)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eröffnung der Station Deutzerfeld für Frachtstückgut-Versand der angeschlossenen Werke. Am 15. d. Mts. wird die seither nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Deutzerfeld unseres Verwaltungsbezirks auch für den Versand von Frachtstückgütern der an dieselbe angeschlossenen Werke eröffnet.

Köln, den 2. Juli 1890. (1501)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Oberhessisch-Bayerischer Güterverkehr. Durch Wegfall der Tarifzuschlag-Tabelle bezw. durch Streichung der in dem Gütertarif vorgesehenen Zuschlagsentfernungen treten mit Wirksamkeit vom 1. August d. J. in vorbezeichnetem Verkehr für Güter verschiedener Tarifklassen Frachtermässigungen ein.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 4. Juli 1890. (1502)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Für Aepfel und Birnen, frische, lose verladen, in Wagenladungen zu 10 000 kg ist die Frachtberechnung nach der Französischen Tarifklasse „Spezialtarif 3 § III“ ausser Kraft getreten.

Strassburg, den 2. Juli 1890. (1503)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Erhöhung der Frachtsätze in den Tarifheften 1 und 2.) Vom 1. September d. J. ab werden behufs Ausgleichung des Kursstandes der Oesterreichischen Währung die in den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze bis auf weiteres durch besondere, dem jetzigen Kursstande entsprechende feste Zuschläge erhöht, welche in die Nachträge 16 zu den bezeichneten Tarifheften aufgenommen und vor dem Erscheinen dieser Nachträge auf Wunsch von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bekannt gegeben werden.

Magdeburg, den 5. Juli 1890. (1504)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 8/20. August alten/neuen Stils d. J. ab werden die auf Seite 2 des Ausnahmetarifs 32 (für Thee) des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 unter den Beförderungsbedingungen, Absatz 2—4, enthaltenen Bestimmungen über die Reexpedition der Theesendungen nach St. Petersburg, Moskau und Nischny-Nowgorod aufgehoben.

Bromberg, den 3. Juli 1890. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Herausgabe des 7. Nachtrags zum Tarif. Am 1. August 1890 tritt der 7. Nachtrag zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1885 in Kraft. Durch denselben werden ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit sämmtlichen Bayerischen Stationen in der Eilgut- und Stückgutklasse sowie in den Spezialtarifen A 2 und III eingeführt. Geringfügige Frachterhöhungen treten in einzelnen Tarifklassen und Stationsverbindungen im Verkehr mit den Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn ein. Ferner gelangen neue Frachtsätze für einige Bayerische Stationen und ermässigte Frachtsätze für die Stationen Eger und Franzensbad mit einigen nördlichen Stationen sowie unter Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs für Kainitsendungen in Wagenladungen von 10 000 kg neue Frachtsätze eines Ausnahmetarifs für rohe Kalisalze zum Düngen zur Einführung. Letztere Frachtsätze bilden im allgemeinen eine Ermässigung der Frachtsätze des bisherigen Ausnahmetarifs und enthalten nur im Verkehr mit den Bayerischen Stationen Aschaffenburg und Gemünden Frachterhöhungen. — Diese und die vorerwähnten Frachterhöhungen im Verkehr mit den Stationen Neuhaldensleber Eisenbahn treten erst am 20. August in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrags sind vom 1. August ab durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion über die durch den Nachtrag eintretenden Frachtverhältnisse Auskunft.

Magdeburg, den 3. Juli 1890. (1506)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft III E (Verkehr Hessische Ludwigsbahn-Vereinigte Schweizerbahnen) ist mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. der VI. Nachtrag — Taxen für Cement ab Weisenau enthaltend — erschienen.

Karlsruhe, den 4. Juli 1890. (1507)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Reexpeditions-Bestimmungen für gewisse Güter in Wagenladungen vom 1. Januar 1889 ist mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Rückerstattungsbeträge für den Verkehr zwischen Mannheim und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen.

Karlsruhe, den 2. Juli 1890. (1508)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 5. d. Mts. treten die in den Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Station Basel andererseits aufgeführten Frachtsätze für die Stationen Forsbach, Hoffnungsthal und Rösrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in Kraft.

Köln, den 4. Juli 1890. (1509)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Ausser den für den Verkehr von Rostow am Don bis Swierewo, Stationen der Koslow-Woronesch-Rostowbahn, gekündigten Sätzen treten auch die Getreide- etc. Frachten von Lichaja, Kamenskaja, Glubokaja über Smolensk-Brest bezw. Briansk-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel mit dem 1/13. August d. J. ausser Kraft. (H&V1510)
Direktion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 23. v. Mts. erwähnten, in dem am 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Tarifheft I für den Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen enthaltenen Frachtsätze für die Station Ludwigshafen a/Rhein haben vom 5. d. M. ab Geltung.

Köln, den 3. Juli 1890. (1511)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 15. Juli d. J. gelangt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag IV zur Einführung, welcher direkte Frachtsätze für die Beförderung von Grossvieh zwischen den Stationen Osterburken und Güsten, Halberstadt, Magdeburg, Neudietendorf und Bebra enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 5. Juli 1890. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit werden der Frachtberechnung der Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn in den Tarifen ermässigte Entfernungen zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Juli 1890. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Verband. Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Tarif für den vorbezeichneten Verband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Braun- und Steinkohlen zwischen Station Wittenberge (Elbhafen) des diesseitigen Bezirks einerseits und Stationen der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn andererseits

a) bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen um je 0,03 *M.* für 100 kg.
b) bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 50 000 kg von einem Versender an einen Empfänger um je 0,02 *M.* für 100 kg

ermässigt.

Altona, den 5. Juli 1890. (1514)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. August d. J. ab gelangen für den Galizisch-Norddeutschen Eisenbahnverband, Heft 1, 2, 3 und 4, die Zuschläge der Tabelle D zur Erhebung.

Breslau, den 7. Juli 1890. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 15. Juli d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 13 und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage der Nachtrag 11 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser mehreren schon früher veröffentlichten und durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs bezw. des Anhangs Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen, neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Dupiewo und Gross-Besten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie für die Stationen Meine und Rötgesbüttel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Görlitz, Kamenz in Sachsen und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie anderweite Kontrolvorschriften für Frachtgüter bei Ausfuhr über See.

Abdrücke der Nachträge können von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 7. Juli 1890. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr von Station Gerdauen des diesseitigen Bezirks nach sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und nach denjenigen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, welche östlich der Linie Ruhland-Calau liegen, Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu und Torfmull in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.

Diese Ausnahme-Frachtsätze gelten für die Zeit bis zum 31. August d. J. und gewähren eine Frachtermässigung von 25 % gegenüber den Sätzen des Spezialtarifs III.

Näheres ist bei sämmtlichen Stationen unseres Bezirks in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 3. Juli 1890. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. Juli d. J. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Holz) für den Verkehr zwischen Schwarzenau-Zwettl und den diesseitigen Stationen Altenburg, Bautzen, Chemnitz, Crimmitschau, Falkenstein, Freiberg, Gera, Gera-Pforten, Leipzig, Plauen i/V., Reichenbach i/V., Zeitz und Zwickau in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 7. Juli 1890. (1518)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Varasd-Golubovеczer Lokaleisenbahn tritt am Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Bahn in Kraft. Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen für 30 kr. per Stück erhältlich.

Budapest, am 30. Juni 1890. (1519)
Die Direktion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft wird am 15. d. Mts. die an der Strecke zwischen Udwitz-Görkau und Komotau nächst der Station Komotau errichtete neue Haltestelle Komotau-Oberdorf für den lokalen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 5. Juli 1890. (1520)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens, Ende März 1890,
welche in der Generalversammlung am 30. Juni 1890 genehmigt worden ist.

	Aktiva.	*M.*	*Pf.*		Passiva.	*M.*	*Pf.*
1.	Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahn einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten, sowie eines Zuschusses von 200 000 *M.* an die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig	103 370 620	34	1.	Aktienkapital	36 000 000	—
				2.	Prioritätsobligationenkapital I. Emission von 1874 (Hiervon sind amortisirt 1 328 400 *M.*)	9 600 000	—
2.	Forderung an den Preussischen Staat in Höhe des zur Verwendung für Bauzwecke übernommenen Bestandes des Braunschweigischen Eisenbahngesellschafts-Baufonds	166 123	14	3.	Amortisirtes Prioritätsobligationenkapital II. Emission von 1881	29 750	—
3.	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat (1/4 der auf das Kalenderjahr 1890 entfallenden Rente von 1½ % auf 36 000 000 *M.*)	135 000	—	4.	Forderung des Preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen bezw. durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der Braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250	—
				5.	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität (davon sind amortisirt 4 210 221 *M.* 30 *Pf.*)	50 187 699	—
				6.	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
				7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
				8.	Rente an die Aktionäre (1/4 von 1½ % auf 36 000 000 *M.*)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48		Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 28. Mai 1890. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. 160 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen. Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 18. d. Mts. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 7. Juli 1890. (1522)

Gr. Direktion.

5. Offene Stellen.

Techniker gesucht. Im Entwerfen und Zeichnen von Geleisanlagen und einfachen Brückenbauwerken bewanderter Techniker gesucht. Besoldung nach Uebereinkommen; Stellung bei guten Leistungen dauernd. Anerbieten unter Beifügung der Befähigungsnachweise und der Lebensbeschreibung sind baldigst an uns einzusenden.

Düsseldorf, den 3. Juli 1890. (1523)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Berg.-Märk.).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 54. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Juli 1890.

Inhalt:

Vierzigjährige Gedächtnissfeier der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, diese grossartige Schöpfung aus dem vierten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts und dem zweiten Jahrzehnt der Lokomotiveisenbahnen in Deutschland, dessen Bedeutung in dieser Zeitung keiner besonderen Betonung bedarf, da sie täglich das lebenswarme Pulsiren dieses vielgliedrigen Riesenkörpers uns vor Augen führt, dieser Verein verzeichnet in den Blättern seiner Geschichte die letzten Tage des Monats Mai als die höchsten Fest- und Feiertage, welche er bisher begangen.

Dass dieselben der „Technik" galten, wird und muss alle Jünger dieser Wissenschaft mit berechtigtem Stolze erfüllen. Das waren wirkliche Ehrentage für die Männer, welche sich in den Dienst des geflügelten Rades gestellt haben, ihm seinen eisernen Pfad bauen, erhalten, beleben und betreiben; Festtage, so recht geeignet, der Freude am technischen, d. i. wirklichen Schaffen einen neuen, nachhaltigen Antrieb zu geben, dass denselben zu schwächen des nachfolgenden Werktags Getriebe mit seinen vielen unvermeidlichen Widerwärtigkeiten auf lange Zeit hinaus nicht imstande sein wird.

Dem Verdienste der Eisenbahntechniker um die grösste wirthschaftliche Errungenschaft unseres Jahrhunderts wurde in diesen Festtagen an der Schwelle des letzten Jahrzehntes desselben von der berufensten Stelle warme Anerkennung gezollt; möge uns der Schluss des Jahrhunderts in den Stand setzen, weitere Fortschritte auf diesem Wege des Ingenieurs zu einer, seinem Wirken entsprechenden Machtstellung zu verzeichnen. Daran kann es nicht fehlen, wenn wir fortarbeiten in dem Sinne der Männer, welche an der Wiege unserer Eisenbahnen standen und denen die Ehrentage in erster Reihe galten!

Der „Verein der Deutschen Eisenbahntechniker" wurde in Berlin am 26. Februar 1850 gegründet, und zwar von denjenigen Technikern der Deutschen Eisenbahnen, welche auf Einladung der Königlichen Hannoverschen Staatseisenbahn unter Vorsitz der Bauräthe Mohn und Neuhaus in der Zeit vom 18. bis 27. Februar des ersteren

„Vorschläge zur Erreichung einheitlicher Bestimmungen im Deutschen Eisenbahnwesen"

beriethen.

Schaffen und Wirken des Vereins der Techniker sind in warm empfundener Darstellung in einer Festschrift

„Rückblick auf die Thätigkeit der Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1850—1890"

niedergelegt, welche die geschäftsführende Verwaltung den Festtheilnehmern in Gestalt eines kleinen Prachtwerkes darbot, und auf welche wir demnächst besonders zurückkommen werden. Demselben ist das im Anhange wiedergegebene Verzeichniss der Theilnehmer der zu Berlin im Februar 1850 abgehaltenen ersten Versammlung der Deutschen Eisenbahntechniker entnommen.

Den vierzigsten Jahrestag der Gründung zu feiern, lagen verschiedene dringliche Anlässe vor, welche in den Festreden wiederholt erörtert wurden und die Hinausschiebung des Festes bis auf den fünfzigsten Jahrestag durchaus unthunlich erscheinen liessen. Die Gedächtnissfeier wurde im Anschlusse an die 13. Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und an die dieselbe vorbereitende Sitzung des technischen Ausschusses veranstaltet; derselben lag das nachstehende Programm zu Grunde, welches in gefälliger Form allen Festtheilnehmern behändigt wurde:

Programm für die in Berlin in den Tagen vom 27. Mai bis 1. Juni 1890 abzuhaltende 13. Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und der damit verbundenen Gedächtnissfeier der im Jahre 1850 stattgehabten Ersten Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker.

Dienstag, den 27. Mai 8 Uhr Abends.

Begrüssung der dem technischen Ausschusse angehörigen Techniker auf der Terrasse des Architektenhauses, Wilhelmstrasse 92—93.

Mittwoch, den 28. Mai.

10 Uhr Morgens. Sitzung des technischen Ausschusses des Vereins im Sitzungssaale des Anhalter Bahnhofes.

5 Uhr Nachm. Mittagessen des Ausschusses (Kuvert 4 *M.*) im grossen Restaurationshause des Landes-Ausstellungsparks am Lehrter Bahnhof. Ebendaselbst: Begrüssung der Theilnehmer an der Technikerversammlung und der Gedächtnissfeier der ersten Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker.

8 Uhr Abends. Geselliges Zusammensein in der Osteria des Landes-Ausstellungsparkes.

Donnerstag, den 29. Mai.

10 Uhr Morgens. Festfeier zum Gedächtniss der ersten Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker, abgehalten im Sitzungssaale des Anhalter Bahnhofes. Frühstückspause.

1 Uhr Nachm. Sitzung der Technikerversammlung im Sitzungssaale des Anhalter Bahnhofes.

6 Uhr Nachm. Festbankett auf der Terrasse des Zoologischen Gartens, dargeboten von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Freitag, den 30. Mai.

10 Uhr Morgens. Fortsetzung der Sitzung der Technikerversammlung bis gegen 1 Uhr. Mittagessen in verschiedenen Restaurationen.

Ausflug nach Potsdam.

3.15 Uhr Nachm. Abfahrt des von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung gestellten Sonderzuges vom Potsdamer Bahnhofe nach Wildpark. *(Ank. 3.53 Uhr.)*

4 Uhr Nachm. Fahrt von Wildpark durch die Parkanlagen nach dem Pfingstberge und von der Meierei oder von der Glienicker Brücke nach Wannsee mit den von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zur Disposition gestellten Fuhrwerken und Dampfern.

8.45 Uhr Abends. Gemeinschaftliches Abendessen im Kaiserpavillon in Wannsee.

11.30 Uhr Abends. Abfahrt mit Sonderzug von Wannsee nach dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin.

Sonnabend, den 31. Mai.

10 Uhr Morgens. Fortsetzung der Sitzung der Technikerversammlung und Schluss derselben. *(1 Uhr.)* *(Frühstück in verschiedenen Restaurationen.)*

Ausflug nach Fürstenwalde.

3 Uhr Nachm. Abfahrt vom Bahnhofe Friedrichstrasse nach Fürstenwalde (4.13), Besichtigung der Fabrik des Herrn Kommerzienrath Pintsch. *(Einrichtung der Eisenbahnwagen mit Fettgasbeleuchtung, Wassergasanstalt, Löthverfahren mit Wassergas, Torpedos, Seeboyen.)*

6 Uhr Nachm. Gemeinschaftliches Mittagessen in Fürstenwalde.

8.46 Uhr Abends. Abfahrt von Fürstenwalde, Ankunft in Berlin Friedrichstrasse 10.15 Uhr.

Bemerkung: Für diejenigen Herren, welche auf den Ausflug nach Fürstenwalde verzichten, ist Gelegenheit geboten zur Besichtigung
a) der Werkzeugmaschinen- und Waffenfabrik von Ludwig Loewe, Hollmannstrasse 32,
b) der Elektrotechnischen Werke von Siemens & Halske, Markgrafenstrasse 94,
c) der Central-Beleuchtungsstation der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in der Mauerstrasse.

Sonntag, den 1. Juni.

Ausflug nach Osnabrück

zur Besichtigung des Haarmann'schen Schwellenschienen-Oberbaues und des Oberbau-Museums der Georg-Marienhütte.

Bei genügender Betheiligung wird ein Sonderzug von Berlin nach Osnabrück und zurück gestellt werden. Andernfalls erfolgt die Abreise mit dem Schnellzuge 7.42 Morgens ab Bahnhof Friedrichstrasse.

* * *

Infolge freundlichen Entgegenkommens des Herrn Reinhard Mannesmann zu Remscheid wird in dem Vorraum des Sitzungssaales im Anhalter Bahnhof vom 28. Mai bis 1. Juni eine grosse Auswahl von Röhren und anderen durch das

Mannesmann'sche Walzverfahren

hergestellten Erzeugnissen zur gefälligen Besichtigung ausgestellt sein.

Die Ungunst des Wetters machte eine Verlegung der vorabendlichen Begrüssung von der Terrasse in die geschlossenen gastlichen Räume des Architektenhauses erforderlich. Heller Zuruf beim Eintritt jedes der alten Bekannten aus dem technischen Ausschusse liess die beginnende Feststimmung deutlich erkennen, wenn auch schliesslich weise Beschränkung angesichts der kommenden Festtage früher zum Aufbruche mahnte, als es der Freude des Wiedersehens entsprach.

Die Mittwochsitzung des technischen Ausschusses, welche in einem, neben dem eigentlichen Festsaale belegenen grösseren Nebensaale tagte, war gewidmet:
der Neugestaltung der Vereins-Radreifenbruchstatistik,
dem Entwurfe eines neuen § 117a der Technischen Vereinbarungen (Einschränkungen der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf Krümmungen),
neuen Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen, sowie
neuen Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen.

Jeder dieser vier Punkte, deren letzte drei nachmals der Technikerversammlung zur endgültigen Feststellung vorlagen, begreift eine vorhergegangene umfangreiche, fleissige und erspriessliche Bearbeitung in sich, gestützt auf reiche Erfahrung und sorgsame Erwägung der Aufgaben der Zukunft. Jede dieser Aufgaben ist in seltenem Maasse würdig der geistigen Genossenschaft einer so grossen Zahl hervorragender Techniker, gleich gewandt in methodischer Anwendung der technischen Wissenschaften, wie in der formvollendeten Berücksichtigung der widerstrebendsten praktischen Anforderungen der weiten Gebiete, innerhalb deren die gewählte Lösung der gestellten Aufgaben mustergültig sein soll und ist.

Die Sitzung des technischen Ausschusses nahm unter der bewährten Leitung des vorsitzenden Herrn Präsidenten der Ungarischen Staatseisenbahnen, Ministerialrath v. Ludvigh, den gewohnten glatten Verlauf. Eine kurze Pause, welche wegen zeitweiser Behinderung eines Theiles der Theilnehmer gemacht werden musste, wurde in der angenehmsten Weise durch einen flüchtigen Besuch des Postmuseums ausgefüllt, in welchem eine freie Umschau durch den Umstand begünstigt wurde, dass an diesem Tage kein öffentlicher Besuch stattfand, sowie dass postseitig in dankenswerthester Weise für sachkundige Führung Sorge getragen worden war. Die Kürze der Zeit gestattete auch nicht annähernd alle hier aufgestapelten Schätze zu würdigen, dem Eindruck jedoch, dass es sich um ein Bildungselement von besonderer Tragweite handle, wurde einstimmig Ausdruck verliehen.

Besondere Beachtung hatte der Edison'sche Phonograph gefunden, dessen vollendete Vorführung namentlich deshalb ungetheiltes Lob fand, weil die verschiedenartigen Aeusserungen des Phonographen — sowohl Musik- als Gesangstücke und Reden — unter Benutzung eines grossen Schalltrichters allen Zuhörern im freien Raum gleichzeitig zu Gehör gebracht wurden.

Programmgemäss schloss die Sitzung des technischen Ausschusses ausreichend frühzeitig, um allseitige Betheiligung beim gemeinsamen Mahle im Landesausstellungsparke zu ermöglichen.

Hier schwang von vornherein der Frohsinn das Szepter. Die Anwesenheit einiger Theilnehmer an der Technikerversammlung aus älteren und ältesten Semestern gab Anlass zu den herzlichsten Begrüssungsszenen, sowie ernsten und heiteren Reden und Gegenreden; es wurde, so lange man unter sich sei, wie sich einer der Redner ausdrückte, Generalprobe zu den kommenden Festlichkeiten gehalten. Diese Generalprobe fiel, nach den Lachsalven zu schliessen, welche zeitweise das benachbarte Orchester übertönten, glänzend aus. Besonderen Beifalles erfreute sich die launige Darlegung des „Ausschusses" als einer ausgesucht schlechten Sache im gewöhnlichen Leben und einer ebenso ausgesucht vorzüglichen Auslese in eisenbahntechnischen Dingen, besonders aber im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und hier wieder namentlich im technischen „Ausschusse".

In zwanglosen Gruppen beherbergte am vorgerückten Abende die mit ihrem humorvollen Wandschmucke zu heiteren Scherzen anregende Osteria die Festtheilnehmer, deren Zahl inzwischen zu einer stattlichen Schaar angewachsen war.

Zur eigentlichen Festfeier füllten sich die Säle des Anhalter Bahnhofes am Morgen des 29. Mai schon frühzeitig. In der hin- und herfluthenden Versammlung im ernsten Festkleide überwog naturgemäss das reife Alter; reicher Ordensschmuck auf dem prunklosen schwarzen Gewande nicht minder als ehrwürdige Erscheinung liessen keinen Zweifel, wie es der überwiegenden Mehrzahl beschieden sei, unter äusserer Anerkennung der bereits erworbenen Verdienste, in leitender Stellung fortzuschaffen an dem ernsten Werke, das völkerumfassend zum Haupthebel unserer Kultur geworden ist. Nur schwer wollte die Vorstellung platzgreifen, dass unter dieser rüstigen Schaar in grösserer Zahl sich auch solche befänden, welche ausruhten von der langen Arbeit, die sie am Erziehungswerke der Eisenbahnen von deren Kindheit an gethan. Mehr noch als am Abende vorher galt es, hier einem alten Bekannten, den man lange Jahre nicht gesehen und gesprochen, die Hand zu drücken, dort in gemeinsamer Erinnerung derer zu gedenken, welche schon für immer ausruhen von ihres Lebens Wirken und auch derer, denen es nicht vergönnt war, aus der Ferne herbeizueilen zu diesem ihrem Ehrentage, dem Gedenktage dessen, was sie vor vierzig Jahren mit weiser schöpferischer Kraft ins Leben gerufen hatten. Einen eigenartigen Zauber verlieh dem ganzen Bilde der herrliche Schmuck des Festsaales, dessen Ecken und Schmalseiten ausgefüllt waren durch Wälder von frischen Blattgewächsen, deren eine Gruppe an der nördlichen Schmalseite eine lebensgrosse Büste des Deutschen Kaisers umschloss. Reicher Fahnenschmuck in den Landesfarben der vertretenen Eisenbahnverwaltungen an den Wänden erhöhte den festlichen Eindruck des Raumes.

Vor der nördlichen Schmalseite war der Präsidententisch hergerichtet; die diesem zunächst befindlichen Sesselreihen waren für die Ehrengäste bestimmt; die weiteren Sitze schlossen sich unmittelbar in zwei langen Staffeln, einen Mittelgang frei lassend, an. Pünktlich zur festgesetzten Stunde erschien Se. Excellenz der Herr Minister von Maybach, begleitet von Sr. Excellenz dem Herrn Ministerialdirektor Schneider, worauf alsbald die Plätze am Präsidententische von den Mitgliedern der geschäftsführenden Direktion in Berlin eingenommen wurden, an deren Spitze Herr Eisenbahndirektions-Präsident Wex alsbald den Vorsitz übernahm, um die Versammlung zu begrüssen und sodann Mittheilung davon zu machen, dass der Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr von Maybach Excellenz, in der Sitzung erschienen sei.

Der Herr Minister, von der Versammlung ehrerbietigst begrüsst, hiess diese freundlichst willkommen und richtete an dieselbe eine längere, mit allseitiger Begeisterung aufgenommene Ansprache, in welcher Se. Excellenz u. a. auf die umfassende, für die Entwickelung des gesammten Eisenbahnwesens so erfolgreiche Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen verwies, dessen Arbeiten mit weiser Vorsicht durchgeführt und die spätere Entwickelung der in Betracht kommenden Einrichtungen gleichsam vorahnend sich von jeher durch Sachkenntniss und Gründlichkeit ausgezeichnet hätten. Auf diese, vom Geiste der Wissenschaft erfüllten Arbeiten könne mit Recht und ganz besonders der hohe Stand der Eisenbahntechnik, dessen sich das gesammte Europäische Eisenbahnnetz heute erfreut, zurückgeführt werden. Die heutige Versammlung habe einen doppelten Zweck: einmal sollen deren Arbeiten dem Ausbau des in kultureller Beziehung so wichtigen Neben- und Lokaleisenbahnwesens gewidmet sein, dann aber handle es sich um die Begehung der Gedächtnissfeier der vor 40 Jahren erfolgten Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker. Vierzig Jahre geben allerdings im Leben des Menschen für gewöhnlich keinen Anlass zur Veranstaltung einer besonderen Feier, allein wenn es sich wie heute, um einen Rückblick auf die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens und dessen unaufhaltsam dahinschreitende Entwickelung, sowie auf die epochemachenden, ungezählten Fortschritte handle, deren Zeugen zu sein den Anwesenden vergönnt sei, dann sei es sehr wohl gestattet, selbst ein Dezennium einem Jahrhundert der Entwickelung auf anderen Gebieten des gewöhnlichen Lebens gleich zu erachten. Bei der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker habe das in Betracht gekommene Eisenbahnnetz nur eine Ausdehnung von 4 000 km gehabt; die Thatsache, dass dieses Netz heute 70 000 km umfasse, spreche beredt für den gewaltigen Aufschwung, der sich seit dem Tage der Gründung des Vereins vollzogen habe. Ein gleich unwiderlegbares Zeugniss für den grossartigen Ausbau des Eisenbahnwesens gewähre es, wenn man im Geiste einen Vergleich ziehe zwischen den in den Anfängen des Eisenbahnwesens erforderlich gewesenen einfacheren Einrichtungen, wie solche aus dem der vorliegenden Festschrift angehängten Protokolle der ersten Technikerversammlung zu ersehen seien und den gewaltigen Bauten der Neuzeit, sowie den fast auf das Aeusserste gesteigerten Ansprüchen an die Sicherheit des Betriebes, welche im Zusammenhang mit den auf allen übrigen Gebieten des Eisenbahnwesens gemachten Fortschritten nicht nur von entscheidender Bedeutung für den Wohlstand der Völker geworden, sondern auch für die Wehrfähigkeit im Kriege, falls ein solcher unvermeidlich, ausschlaggebend seien.

Die Arbeiten der vor 40 Jahren zusammengetretenen ersten Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker seien grundlegend gewesen und die damals getroffenen Festsetzungen in vielen Beziehungen noch heute unantastbar. An diesen Grundlagen sei von den Eisenbahnverwaltungen als an einer Richtschnur für die erstmalige Ausarbeitung aller einschlägigen Dienstvorschriften usw. festgehalten und auch seitens der Regierungen bei der Gesetzgebung und den staatlichen Verordnungen über das Eisenbahnwesen vielfach von diesen als Vorbild betrachteten Arbeiten Gebrauch gemacht worden.

Nach dem gewöhnlichen Verlaufe aller menschlichen Dinge lichten sich die Reihen derjenigen, denen es vergönnt war, an diesem grundlegenden Werke mitzuarbeiten, immer mehr, und es erscheine deshalb vollkommen gerechtfertigt, heute nach Ablauf eines 40jährigen Zeitraumes der Verdienste dieser Begründer zu gedenken, und eine Feier zu veranstalten zur Ehre der noch

Lebenden, zur dankbaren Erinnerung an die bereits aus unserem Kreise Geschiedenen.

Se. Excellenz sprach dann die sichere Erwartung aus, dass auch fernerhin die Arbeiten des Vereins im bisherigen Sinne fortgesetzt und nach wie vor unter reicher Ausbeute sich segensreich gestalten würden. Er wünschte ferner, dass die heute hier Versammelten ein freundliches Andenken an die Reichshauptstadt mit in ihre engere Heimath nehmen möchten und hiess sie alle herzlich willkommen hierselbst.

Herr Präsident Wex dankte Sr. Excellenz für die hohe Ehre, welche derselbe der Versammlung durch sein Erscheinen erwiesen und für die von dem Herrn Minister gesprochenen Worte warmer Anerkennung.

Alsdann schlug derselbe der Versammlung vor, zur Wahl eines Vorsitzenden zu schreiten. Herr Ministerialrath Präsident von Ludvigh wurde hierauf einstimmig zum Vorsitzenden gewählt.

Der Herr Vorsitzende richtete nunmehr an die Versammlung die nachstehende, mit allseitigem Beifall aufgenommene Ansprache:

Eure Excellenz!
Geehrte Versammlung!

„Indem ich dem ehrenden Beschlusse Folge leistend diesen Sitz hier in dieser hochansehnlichen Versammlung einnehme, erlaube ich mir zunächst für das, durch Ihre Wahl mir bewiesene Vertrauen meinen Dank auszusprechen und zugleich der Versicherung Ausdruck zu geben, dass es mein aufrichtiges Bestreben sein wird, der mir gestellten ehrenvollen Aufgabe nach Kräften gerecht zu werden.

Diese Aufgabe jedoch werde ich nur zu erfüllen imstande sein, wenn mir die geehrte Versammlung ihre freundliche Unterstützung gewährt, welche ich mir denn auch erbitte."

„Meine Herren! — Ich glaube unsere Sitzung nicht würdiger beginnen zu können, als indem ich Seiner Excellenz, dem Königlich Preussischen Staatsminister und Minister für öffentliche Arbeiten, Herrn v. Maybach, für sein persönliches Erscheinen, durch welches er unsere heutige Versammlung geehrt hat, und für die warme Ansprache, welche er an uns gerichtet hat, unseren tiefgefühlten Dank ausspreche.

Seine Excellenz der Herr Minister bekundet durch die Theilnahme an dieser heutigen Sitzung nicht nur, wie sehr er die bedeutenden Aufgaben, welche die Eisenbahningenieure in der Jetztzeit zu lösen berufen sind, und die hervorragenden Erfolge, welche sie errungen haben, zu würdigen weiss, sondern er bekundet auch — indem er an diesem Gedenktage in unserer Mitte erscheint — zugleich seine Anerkennung der bisherigen Thätigkeit der Eisenbahntechniker.

Es sei mir gestattet, der Bitte hier Ausdruck zu verleihen, Seine Excellenz möge auch ferner unseren Arbeiten seine hohe Aufmerksamkeit zuwenden und unseren Bestrebungen seine wohlwollende Unterstützung angedeihen lassen."

Nach diesen Ausführungen ging der Herr Vorsitzende über zu der nachstehend im Wortlaut wiedergegebenen

Festrede:

„Wir begehen heute die Gedächtnissfeier der im Februar des Jahres 1850 abgehaltenen ersten Technikerversammlung; unsere heutige Zusammenkunft besitzt somit den Charakter eines wahren Jubiläums der Eisenbahntechniker.

Der Zeitraum von vier Jahrzehnten, der uns von jenem denkwürdigen Momente der ersten Technikerversammlung trennt, ist die Periode der bedeutendsten Entwickelung des Eisenbahnwesens, sowie eines nie geahnten Aufschwunges des gesammten Verkehrs.

Bis zu jenem Zeitpunkte waren in Deutschland die Eisenbahnen wesentlich nach ausländischen Mustern hergestellt worden, und wenn sich auch das Bestreben mehr und mehr geltend machte, den Weg der blossen Nachahmung zu verlassen, so konnte doch in dieser Hinsicht wegen mangelnder Einheitlichkeit kein befriedigendes Ergebniss erzielt werden.

Es war deshalb von grösster Bedeutung, dass auf Veranlassung des damals noch jungen Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker zustande kam, um einheitliche Bestimmungen für die Herstellung von Bahnen festzusetzen.

Jene Technikerversammlung, welche diese Aufgabe in erfolgreicher Weise gelöst hat, bildet den Ausgangspunkt der selbständigen Entwickelung des Eisenbahnwesens in Mitteleuropa.

Die Männer, welche zu dieser Berathung zusammengetreten waren, gründeten zugleich im Bewusstsein der Bedeutung des Momentes und behufs fernerer Förderung der Sache den Verein Deutscher Eisenbahntechniker, dem sie alle beitraten, und viele von ihnen trugen auch in der Folge wesentlich zu den auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik erreichten Erfolgen bei.

Das Namensverzeichniss der Mitglieder jener ersten Technikerversammlung befindet sich in Ihren Händen.

Meine Herren! Indem ich mit Wehmuth der vielen gedenke, die heute nicht mehr unter uns weilen und denen der ehrende Nachruf gebührt, dass sie an einem das allgemeine Wohl in mächtiger Weise fördernden, wahrhaft grossartigen Werke redlich und erfolgreich mitgewirkt haben, gereicht es mir zur Befriedigung, konstatiren zu können, dass aus der Reihe der ersten Mitglieder noch neun am Leben sind.

Mit besonderer Freude aber erfüllt es mich, dass von diesen neun Kollegen, die wir eingeladen hatten, an dieser Gedächtnissfeier theilzunehmen, drei in unserer Mitte erschienen sind und dadurch sichtbar bezeugen, dass sie sich auch heute noch als Mitglieder jenes geistigen Bundes betrachten, welcher uns alle als Mitarbeiter auf demselben Gebiete vereinigt.

Es sind dies Herren:

Ober-Maschinenmeister Kretschmer,
" " Nollau,
" " Weidtman.

Ich begrüsse dieselben namens der Versammlung als unsere hochwillkommenen Gäste auf das Herzlichste.

Die übrigen gründenden Mitglieder, die bei der heutigen Feier wohl nicht erscheinen konnten, aber gewiss geistigen Antheil an dem Feste ihrer früheren Kollegen nehmen, sind die Herren:

Maschinendirektor Kirchweger,
Ober-Maschinenmeister Leonhardi,
Fabrikbesitzer Pellenz,
Hofrath Stummer Ritter von Traunfels,
Geheimer Ober-Regierungsrath Wiebe,
Geheimer Regierungsrath Wöhler.

Ich muss darauf verzichten, die Verdienste aufzuzählen, welche sich jeder einzelne dieser unserer werthen Kollegen erworben hat, glaube aber der Wirksamkeit des Herrn Hofraths Stummer Ritter von Traunfels, Ehrenpräsident des Technischen Ausschusses, besonders gedenken zu müssen, der lange Jahre hindurch als Vorsitzender des genannten Ausschusses, sowie auch als Vorsitzender in sechs Technikerversammlungen hervorragenden Antheil an der auf technischem Gebiete entwickelten Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen genommen hat. Ich erfülle zugleich einen Wunsch des Genannten, indem ich nebst seinem innigen Bedauern, unserer Feier fernbleiben zu müssen, seinem ungeschmälerten Interesse für unsere Arbeiten und seinen wärmsten Sympathien für seine ehemaligen Genossen Ausdruck gebe.

In der Absicht, auch diejenigen hier zu vereinigen, die früher in den Technikerversammlungen mitgewirkt haben, jedoch heute einer Vereinsverwaltung nicht angehören, haben wir dieselben zur Theilnahme an unserer heutigen Feier eingeladen. Ich freue mich mittheilen zu können, dass eine Anzahl dieser unserer früheren Kollegen unserer Einladung durch ihr

Erscheinen entsprochen hat und heisse dieselben namens der Versammlung ebenfalls herzlich willkommen.

Wenn wir uns nun vergegenwärtigen wollen, was auf eisenbahntechnischem Gebiete seit jenem durch die erste Technikerversammlung bezeichneten glücklichen Beginne selbstständigen Fortschreitens geleistet wurde, so dürfen wir der Mitwirkung des Technischen Ausschusses nicht vergessen, der in fortwährender Thätigkeit bis auf die Gegenwart wesentlich zum Zustandekommen der Beschlüsse der späteren Technikerversammlungen beigetragen hat. Durch die vereinte und sich gegenseitig ergänzende Thätigkeit dieses Ausschusses und der Technikerversammlungen wurden jene erspiesslichen Ergebnisse erzielt, welche die fortschreitende Entwickelung der Eisenbahntechnik bezeichnen.

Während bis in die zweite Hälfte der vierziger Jahre die Bahnen eigentlich nur für einen lokalen Verkehr gebaut worden waren, kamen von da an immer mehr Anschlüsse der Bahnen untereinander zustande und ein Durchgangsverkehr entwickelte sich, zu dessen Regelung und möglichster Förderung die „Einheitlichen Vorschriften“ bestimmt waren, welche die erste Technikerversammlung nebst den „Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen“ aufstellte.

Durch die erfolgreiche Ausführung von Gebirgsbahnen, sowie durch die erfolgreiche Zunahme des Verkehrs wurde man sodann auf die Herstellung kräftigerer Lokomotiven und damit auch auf die Vervollkommnung des Oberbaues geführt, während das Bedürfniss eines rascheren Personenverkehrs die Geschwindigkeit der Maschinen zu steigern gebot.

Die Konstruktion der Wagen bildete sich den immer höheren Anforderungen entsprechend aus, und für die Sicherheit des wachsenden Verkehrs musste in mannigfacher Weise gesorgt werden.

Diese und andere Fortschritte fanden in einer wiederholten Ergänzung der ursprünglichen technischen Bestimmungen ihren Ausdruck, die gegenwärtig die Gestalt der „Technischen Vereinbarungen“ besitzen.

Das Bestreben, den Bau und die Einrichtungen der Bahnen den zu erreichenden besonderen Zwecken möglichst anzupassen, hatte ferner zur Folge, dass bereits im Jahre 1869 „Grundzüge für die Gestaltung von sekundären Eisenbahnen“ aufgestellt wurden, die — seitdem wiederholt revidirt und verbessert — uns in ihrer neuesten Fassung auch in der gegenwärtigen Versammlung beschäftigen werden.

Abgesehen von anderen wichtigen Angelegenheiten technischer Natur waren es hauptsächlich die „technischen Fragen“, durch deren in passenden Zeiträumen eingeleitete Verhandlung der Fortschritt der Eisenbahntechnik in wirksamer Weise gefördert wurde.

Diese vielseitige Thätigkeit aber war stets eine erfolgreiche. Ihre Ergebnisse haben Ansehen und Geltung in dem Maasse erlangt, dass viele der Vorschriften, welche auf diese Weise zustande gekommen sind, in den Staaten, in denen die Vereinsbahnen liegen, den Rang gesetzlicher Normen erhalten haben.

Der innere Werth, den diese Ergebnisse besitzen, ist ein solcher, dass es im Interesse des internationalen Verkehrs nur wünschenswerth wäre, wenn dieselben auch jenseits der Grenzen des Vereinsgebietes in je höherem Grade Verbreitung fänden.

Diese Ueberzeugung drängte sich mir lebhaft auf, als ich im vergangenen Jahre an dem internationalen Eisenbahnkongresse in Paris als Vertreter der Königlich Ungarischen Regierung theilnahm, dort jedoch einen grossen Theil meiner Herren Kollegen nicht begrüssen konnte. Ich musste ihre Abwesenheit aus dem Grunde bedauern, weil dort manche Angelegenheit noch als schwebende Frage verhandelt wurde, welche durch die Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits ihre befriedigende Lösung gefunden hat und somit ersichtlich war, wie sehr eine möglichste Geltendmachung unserer hier erzielten Resultate dem allgemeinen Fortschritte des Eisenbahnwesens dienlich sein kann.

Was auf eisenbahntechnischem Gebiete während der letzten 4 Jahrzehnte geleistet wurde, ist um so höher anzuschlagen, als der ausserordentliche Aufschwung des Verkehrs, den vor dieser Periode wohl Niemand vorauszusehen imstande gewesen wäre, zum grössten Theile der technischen Vervollkommnung der Eisenbahnen zugeschrieben werden kann.

Uns als Ingenieure muss es aber mit besonderer Befriedigung erfüllen, wenn wir sehen, mit welchem Erfolge wir durch die Thätigkeit, die wir uns zum Lebensberufe gewählt haben, den kulturellen Zwecken dienen können. In der That ist der Ingenieur derjenige, der die Aufgabe hat, den völkerverbindenden Verkehr, diesen wichtigsten Faktor der Kultur, allenthalben zu ermöglichen. Für ihn soll es kein unüberwindliches Hinderniss geben, ein Verkehrsmittel herzustellen, und nach dem, was schon bis jetzt selbst unter den schwierigsten Verhältnissen geleistet wurde, möchte man wohl sagen, es gibt auch bereits kein solches Hinderniss mehr. Der Ingenieur führt die Linie seiner Bahn über die Pässe der Hochgebirge, er durchbricht das Gestein durch Tunnels von vielen Kilometern Länge, und wo ihm die Gestalt des steilen Gebirgsthales die Entwickelung der Eisenbahntrasse nicht gestattet, verlegt er dieselbe kühn in das Innere der Berge, indem er mit Hilfe von Kehrtunnels von imposanter Ausdehnung die erforderliche Höhe wie auf einer Wendeltreppe erreicht. Bei Anwendung des Systems der Zahnradbahnen aber erscheinen selbst die Spitzen der Gebirgskegel nicht mehr unersteiglich. Wo es gilt, Meeresbuchten oder Meeresengen zu überbrücken, stellt er Konstruktionen von Thurmeshöhe und von Spannweiten solcher Grösse her, dass dieselben noch vor wenigen Jahren als unerreichbar gegolten hätten. Aber auch die Führung der Bahn durch einen Tunnel unter einem Meeresarm hat heute keine unüberwindlichen Schwierigkeiten mehr, und wenn ein derartiges, oft besprochenes Werk noch nicht zur Ausführung gelangte, so waren die obwaltenden Hindernisse keineswegs technischer Natur.

Der Ingenieur stellt Lokomotiven her, deren Geschwindigkeit die der schnellen Brieftaube erreicht, er baut Wagen, die dem Reisenden an Komfort nichts zu wünschen übrig lassen und durch die der Eisenbahnzug in Wahrheit zu einem Hotel auf Rädern wird, in welchem auch eine mehrtägige ununterbrochene Reise keine Anstrengung verursacht.

Durch Vorrichtungen verschiedenster Art aber sorgt der Ingenieur dafür, dass der auf vielen Bahnen schon in riesigem Maasse angewachsene Verkehr mit vollkommener Sicherheit erfolgen könne.

Zwischen Tag und Nacht gibt es hinsichtlich des Verkehres keinen Unterschied mehr. Auch die Ungunst der Jahreszeit bildet nur in seltenen Ausnahmefällen ein Hinderniss. — Eine neue Ausnützung der Zeit hat sich herausgebildet. — Die räumlichen Entfernungen erscheinen wie bis auf einen geringen Bruchtheil reduzirt. — Der Transport von Waaren ist auf jede Distanz möglich und der intellektuelle Verkehr kennt keine Schranken mehr soweit das Schienennetz reicht.

Doch nicht nur in friedlichen Verhältnissen zeigt sich die Wichtigkeit der Eisenbahnen. Auch im Falle der traurigen Nothwendigkeit eines Krieges haben sie unschätzbaren Werth, wenn es gilt die Heeresmacht zum Schutze des Landes zu vereinigen oder dieselbe den Bundesgenossen an die Seite zu stellen zur Abwehr des gemeinsamen Gegners.

Dies mächtige Verkehrsmittel aber geschaffen und bis zur Gegenwart durch unausgesetzte Arbeit fortwährend vervollkommnet zu haben, — dieses Verdienst dürfen sich die Ingenieure mit Recht zuschreiben. — Sie dürfen mit dem Gefühle der Befriedigung auf die Resultate ihrer Thätigkeit blicken, einer Thätigkeit, die in ihren letzten Zielen sowohl der Verbreitung materiellen Wohlstandes, sowie auch dem geistigen Fortschritte gewidmet ist, und sie dürfen sich der frohen Hoffnung hingeben, auch in Zukunft an der Vervollkommnung ihres grossen Werkes mit vollem Erfolge arbeiten zu können.

Diese Hoffnung wird uns beseelen, wenn wir an die Lösung der mannigfachen technischen Aufgaben schreiten werden, welche unserer noch harren, und in unserem Bestreben, das Gedeihen des Eisenbahnwesens nach unserem besten Können zu fördern, werden uns jene Männer als leuchtendes Vorbild dienen, die vor 40 Jahren unsere Eisenbahntechnik begründet und dieselbe durch verständnissvolle Weiterentwickelung zu so hoher Bedeutung gebracht haben.

Diesen unseren Vorgängern gebührt unser Dank und unsere volle Anerkennung.

Ich schliesse daher mit dem Antrage, die Versammlung möge in Würdigung der Verdienste, welche sich die Theilnehmer an der ersten Technikerversammlung um das Eisenbahnwesen erworben haben, ihrer Anerkennung im Protokolle Ausdruck geben, und in pietätvoller Erinnerung an jene Mitglieder, die heute nicht mehr am Leben sind, zur Ehre ihres Andenkens sich von den Sitzen erheben."

Nachdem die Versammlung dies tiefbewegt gethan, erhielt das Wort Herr Ober-Baurath von Prenninger. Derselbe gab im Anschlusse an die eben gehörte Festrede, unter allseitigem Beifalle seine Freude über die weihevolle Gestaltung der Festfeier und dem Danke für das gefundene herzliche Entgegenkommen warmen Ausdruck und glaubte hierbei nur noch zweier Punkte Erwähnung thun zu sollen, welche bisher nicht berührt werden konnten.

Wenn es auch nach der Lage der Verhältnisse und in Ansehung der langen Zeit, welche seit der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker verflossen ist, nur sehr wenigen der hier Anwesenden vergönnt war, mit den Begründern des Vereins gemeinsam zu wirken, so können doch viele Mitglieder der heutigen Festfeier auf eine langjährige, des öfteren mehr als zwanzigjährige erfolgreiche Thätigkeit im Eisenbahnwesen zurückblicken, in welcher Zeit es denselben durch ihre Mitwirkung an den Arbeiten des technischen Ausschusses und den Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen möglich war, in steter Verbindung mit ihren Standeskollegen zu sein. Dieses letztere habe vornehmlich zu Freundschaftsbündnissen geführt, als deren festestes Band die gemeinsame Thätigkeit anzusehen sei.

Wisse er sich nun in diesem Sinne mit vielen der Anwesenden einig, so sei auch noch der Männer zu gedenken, welche unsere langjährigen Mitglieder waren, aber leider verhindert sind, heute hier zu erscheinen, insbesondere des Ehrenpräsidenten des technischen Ausschusses, des Herrn Hofrath Ritter Stummer von Traunfels, welcher durch mehr als 22 Jahre (1859—1881) in zielbewusster und aufopfernder Weise den Vorsitz in den technischen Versammlungen führte, dann der Herren Geheimer Ober-Baurath Buresch, K. K. Regierungsrath von Stockert, Geheimer Regierungsrath Wöhler, Ober-Finanzrath Nowotny und des bereits verstorbenen Ober-Baurath und Geheimen Regierungsrath Funck.

Redner schloss mit dem Wunsche, dass der Verein noch lange Jahre unter den bisherigen glücklichen Verhältnissen, d. h. getragen von der Anerkennung und dem Wohlwollen derjenigen Männer, deren Ausspruch für die gefassten Vereinsbeschlüsse von maassgebender Wirkung sei, fortblühen und weiter gedeihen möge, und dass das Freundschaftsbündniss, welches die mächtigen Reiche Deutschland und Oesterreich-Ungarn verbinde, auch in dem Kreise der Ingenieure des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen stets gepflegt werden und bis in unabsehbare Zeiten erhalten bleiben möge.

Herr Ober-Maschinenmeister Weidtman ergriff nunmehr das Wort, um namens der wenigen noch lebenden Begründer des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker den verbindlichsten Dank für die Veranstaltung und die Einladung zu der heutigen Festfeier auszudrücken. Er dankte ferner Sr. Excellenz dem Herrn Minister für die warme Anerkennung der Thätigkeit der Begründer des Vereins und gab schliesslich der Freude der letzteren darüber Ausdruck, dass es ihnen heute vergönnt sei, alte Freunde, mit welchen sie in früheren Jahren zu gemeinsamem Wirken verbunden gewesen, noch einmal begrüssen zu können. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen sei in den 40 Jahren mächtig gewachsen, möge derselbe auch ferner blühen und gedeihen.

Nachdem Herr Präsident von Ludvigh den heute anwesenden Gästen nochmals seinen Dank für ihr Erscheinen ausgesprochen, wurde die Festfeier geschlossen. Die Theilnehmer der Festfeier sind im Anhange verzeichnet.

Dem gemeinsam in den Nebensälen eingenommenen trefflichen Frühstück, welches die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung den Festtheilnehmern darbot, folgte um 1 Uhr Nachmittags die

Sitzung der Technikerversammlung im Festsaale.

Der Vorsitzende empfahl zunächst die Wahl eines Stellvertreters, welche einstimmig auf Herrn Geheimen Regierungsrath Rock fiel, der die Wahl dankend annahm. Zu Stimmensammlern wurden ernannt die Herren Regierungs- und Baurath Wiedenfeld, Bauinspektor Schrey, Ingenieur von Stockert, Inspektor Brandtweiner.

Nachdem der Herr Vorsitzende das Einverständniss der Versammlung festgestellt hatte, nur solche zur Tagesordnung vorliegende Anträge der Vereinsverwaltungen zur Besprechung zuzulassen, welche entweder von mindestens 10 Verwaltungen unterstützt, oder vom technischen Ausschusse gemäss seiner Vorberathungen befürwortet werden, wurde in die Tagesordnung eingetreten.

Zur Erledigung derselben war ausser der Nachmittagssitzung des 29. Mai — wie im Programm vorgesehen — noch je eine Vormittagssitzung am Freitag, den 30. und Sonnabend, den 31. Mai erforderlich. Das Ergebniss der eingehenden Durchberathung der Entwürfe war die Annahme derselben mit einigen wenigen, aus den vorliegenden Abänderungsanträgen hervorgegangenen Aenderungen gegen die vom Ausschusse vorgeschlagene Fassung.

Auf die Einzelheiten der Verhandlungen einzugehen, würde hier zu weit führen, auf den Schluss derselben kommen wir an entsprechender Stelle zurück.

Den Höhepunkt des Festes bildete das am Spätnachmittage des 29. Mai auf der Terrasse des Zoologischen Gartens von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung dargebotene

Festbankett,

dessen Verlauf durch die Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Ministers von Maybach, sowie Sr. Excellenz des Herrn Ministerialdirektors Schneider zu einem überaus glänzenden gestaltet wurde.

War auch nicht gerade Hohenzollernwetter zu verzeichnen, stellte die Aussentemperatur sich auch erheblich niedriger, als in einer italienischen Sommernacht, so war man doch wenigstens trockenen Fusses in den Festraum gelangt, wo kein Wetter der Welt imstande gewesen wäre, das alsbald nach Beginn des Banketts sich einstellende allgemeine Wohlbefinden zu steigern, der Gründe für die Mehrung desselben gab es so viele innerhalb des Festraumes, dass es einer Mitwirkung von aussen nicht bedurfte.

Die Festtafel war in Gestalt eines Hufeisens errichtet, an dessen äusserer Schmalseite rechts und links neben dem Herrn Minister v. Maybach, welcher zum einfachen schwarzen Frack den Stern zum schwarzen Adlerorden trug, der Herr Präsident v. Ludvigh und Excellenz Schneider Platz genommen hatten; diesen zur Seite sassen der Herr Präsident Wex bezw. Herr Ober-Baurath von Prenninger. Die innere Schmalseite blieb frei; an den Schenkeln des Hufeisens schlossen sich die Festtheilnehmer in ziemlich regelloser Folge hinsichtlich der Staats-,

Bahn-, Rang- und Altersangehörigkeit an. Unter den Klängen der im Garten konzertirenden Militärkapelle, deren Tonfülle nur durch die in frischem Grün prangende lebende Wand an der offenen Terrassenseite gemildert wurde, hub das feierliche Festmahl an, zu dem Küche und Keller von Borgers & Marquardt nur das Vorzüglichste in gewohnter geschmackvoller Form geliefert hatten.

Der erste Trinkspruch wurde von dem Herrn Minister auf Seine Majestät den Deutschen Kaiser und König von Preussen ausgebracht. Se. Excellenz forderte die Versammelten auf, das Glas zu leeren auf das Wohl des erhabenen Monarchen, in dessen Haupt- und Residenzstadt in diesem Jahre der Verein tage, — des geliebten Herrschers, der unablässig bemüht sei, im Verein mit seinen erlauchten Verbündeten und Freunden, insbesondere auch mit dem hochherzigen, ritterlichen Monarchen auf dem Throne Oesterreich-Ungarns, Europa den Frieden zu wahren, — der allem, was das Wohl des Volkes, seine Bildung und Gesittung zu fördern geeignet, seine mächtige Hand biete, — der auch dem Eisenbahnwesen, diesem für Frieden und Krieg so wichtigen Faktor, ein ganz besonderes Interesse widme und kräftige Förderung gewähre, — Sr. Majestät dem Deutschen Kaiser, König Wilhelm von Preussen, sei ein begeistertes Hoch gebracht! —

Nachdem das brausende Hoch verklungen war, ergriff Herr Präsident von Ludvigh zu folgender Rede das Wort:

Meine Herren!

Wir feiern heute die erfolgreiche Entwickelung der Eisenbahntechnik, welche durch die vor 4 Jahrzehnten abgehaltene erste Technikerversammlung so glücklich inaugurirt wurde, und wir erinnern uns hierbei dankbar unserer Vorgänger, die in verständnissvoller und eifriger Thätigkeit diese Technik bis auf den gegenwärtig erreichten Grad ihrer Vollkommenheit gebracht haben.

Indem wir aber die Verdienste der Eisenbahntechniker würdigen, können wir nicht umhin, auch jener Männer zu gedenken, die auf den übrigen Gebieten des Eisenbahnwesens in Gemeinschaft mit den Technikern gewirkt, und die Werke der letzteren in mancher Beziehung erst zur eigentlichen Geltung gebracht haben, besonders aber müssen wir jener hervorragenden Männer gedenken, die in maassgebender Stellung in der Staatsverwaltung das Eisenbahnwesen gefördert, und oft erst jene Verhältnisse geschaffen haben, welchen die Eisenbahntechnik ihren heutigen Aufschwung verdankt.

Unter diesen hervorragenden Männern steht in erster Reihe Seine Excellenz der Königlich Preussische Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten Herr von Maybach, dem unsere vollste Anerkennung gebührt.

Fast mit dem Beginn jener 40jährigen Zeitperiode, deren Erinnerungsfeier wir heute begehen, hat Seine Excellenz sowohl an der Spitze jener Eisenbahndirektionen, welche die Ehre hatten, ihn als Chef zu verehren, als auch nachdem er vor nunmehr 12 Jahren als Minister in die hohe Staatsregierung eingetreten war, jederzeit die wärmste Theilnahme für die Arbeiten und Aspirationen der Techniker bekundet, und, mit der Eisenbahnverwaltung vertraut, hat Seine Excellenz stets eine die wahren Interessen des Staates wie auch des Verkehrs in gleicher Weise würdigende hohe Auffassung der Aufgabe der Eisenbahnen bewiesen, das als richtig Erkannte aber mit eiserner Konsequenz in grossartigem Maassstabe durchgeführt.

Seiner einsichtsvollen Thätigkeit ist es zu danken, wenn das System der Staatsbahnen in Preussen zu weitaus überwiegender Geltung gelangt ist, und wenn das so gegebene Beispiel auch in anderen Ländern zur vollen Würdigung der Wichtigkeit der Staatsbahnen geführt hat.

Unter der energischen Leitung Seiner Excellenz wird das Verkehrsnetz Preussens in jeder Richtung ergänzt und vervollkommnet und dadurch Handel und Industrie, sowie der materielle Wohlstand überhaupt, in der wirksamsten Weise gefördert.

Ich fordere Sie auf, meine Herren, das Glas auf das Wohl dieses hochverdienten Mannes zu erheben, dessen erfolg- und segensreiche Thätigkeit seinem Vaterlande noch lange Jahre erhalten bleiben möge. Seine Excellenz, der Herr Staatsminister von Maybach lebe hoch! — —

Auch dieses Hoch fand begeisterten Widerhall in der Festversammlung.

Der Minister dankte, sichtlich bewegt, für die ihm gespendete freundliche Huldigung, bat jedoch dieselbe, nicht so sehr für sich, als vielmehr für die Mitarbeiter an seinem Werke — von denen er zu seiner Freude eine grosse Zahl hier anwesend sehe — annehmen zu dürfen und als Mitarbeiter glaube er in gewissem Sinne auch den Verein selbst betrachten zu dürfen.

Schon am Vormittage habe er Gelegenheit genommen, der grossen Verdienste zu gedenken, welche sich der Verein um die Technik des Eisenbahnwesens erworben habe. Die Ingenieure dürften mit Stolz auf das von ihnen Geleistete schauen; dasselbe biete Bürgschaft für weiteren Fortschritt, damit die Eisenbahnen, — die Nerven und Adern des Verkehrs —, dem Landeswohl in möglichst vollkommener Weise dienstbar würden, wie dieses Ziel auch er, der Minister, erstrebe, gemäss der Willensmeinung Seiner Majestät, seines Allergnädigsten Herrn.

Im warmen Danke für die Vergangenheit und Gegenwart und mit dem herzlichsten Wunsche für die Zukunft des Vereins und das Wohl seiner Mitglieder, leere er sein Glas auf das Wohl des Vereins.

Dem dankbaren Empfinden der Festversammlung gegen Se. Excellenz den Herrn Ministerialdirektor Schneider gab Ober-Baurath von Prenninger in folgendem Toaste beredten Ausdruck:

Hochgeehrte Festversammlung!

Es ist eine gute Deutsche Sitte, dass man bei der Begehung von Gedächtnissfeiern stets jener Männer gedenkt, welche mit derselben in nähere Beziehung gebracht werden können, und so ist mir die ehrende Aufgabe zu Theil geworden, Ihre Aufmerksamkeit auf einen Ingenieur zu lenken, welcher unsere Tafelrunde in einer uns höchst ehrenden Weise ziert; es ist dies der hochverehrte Wirkliche Geheime Rath und Ministerialdirektor im Königlich Preussischen Ministerium für öffentliche Arbeiten, Excellenz Schneider.

Der Herr Geheime Rath Schneider hat sich durch seine hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete der Technik des Eisenbahnwesens, sowie durch die glückliche Lösung schwieriger Eisenbahnprobleme schon längst in weiten Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen einen hochgeachteten Namen erworben; insbesondere müssen wir ihm aber dafür dankbar sein, dass er den Anträgen des Technischen Ausschusses und der Technikerversammlungen, insoweit es die staatlichen Verordnungen und Einrichtungen nur immer gestatteten, stets seine Unterstützung gewährte.

Mit dem Wunsche, dass Seine Excellenz auch unseren ferneren Bestrebungen wohlwollend entgegenkommen möge, bitte ich die Festversammlung mit mir das Glas zu erheben auf das Wohl Seiner Excellenz des Geheimen Raths Schneider.

Wiederum folgte der Ansprache ein dreimal donnerndes Hoch.

Excellenz Schneider erwiderte alsbald mit einem Hinweis auf die fruchtbringende Thätigkeit der technischen Kommission und der Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, deren Arbeiten vorbildlich gewesen seien für die staatlichen Verordnungen eisenbahntechnischen Inhalts in ganz Europa. Er freue sich, Zeuge dieses schönen Festes zu sein und werde auch fernerhin den Arbeiten der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit ganz besonderem Interesse folgen. Dass diese Arbeiten auch fernerhin segenbringend für alle Länder des Vereinsgebietes sein möchten, dass der Verein in seinen Technikern und durch dieselben weiterhin wachsen und gedeihen möge, war der enthusiastisch aufgenommene Wunsch, in den Sr. Excellenz Rede ausklang.

Nunmehr trat die Gemüthlichkeit in ihr Recht; die Reihe der launigen Tischreden, welche nun folgten, eröffnete Herr Ober-Baurath Krancke mit einer Begründung der Feier des vierzigjährigen Bestehens des Technikervereins, ungefähr folgenden Inhalts:

„Es ist von verschiedenen Seiten die Bemerkung gemacht worden, dass die Begehung einer vierzigjährigen Gedächtnissfeier im allgemeinen nicht üblich sei und hieran die mehrfach kundgegebene Vermuthung geknüpft worden, dass im vorliegenden Falle wichtige Gründe für diese Abweichung von den althergebrachten Gebräuchen vorhanden sein müssen. Ein solcher Grund ist auch wirklich vorhanden. Aber wenn selbst dieser eigentliche Grund nicht vorhanden wäre, so läge es doch nicht so fern, Gründe dafür zu finden, der Zahl 40 zu den ihr gebührenden Ehren zu verhelfen!

Diese Zahl ist von hervorragender Bedeutung, nicht allein in der Geschichte und im ganzen menschlichen Leben, sondern auch ganz besonders in der Technik des Eisenbahnwesens. Vierzigjährige und vierzigtägige Zeitabschnitte spielen schon im alten und neuen Testamente eine wichtige Rolle.

Bekanntlich irrten die Kinder Israels 40 Jahre durch die Wüste, ehe ihnen das gelobte Land als Niederlassung angewiesen wurde. 40 Tage und eine gleiche Anzahl Nächte verbrachte Moses auf dem Berge Sinai, bevor er das auserwählte Volk mit den 10 Geboten auf den beiden ehernen Gesetztafeln beschenkte. 40 Tage und 40 Nächte dauerte es, bis die Sündfluth zu Ende war. Ich brauche Sie nur zum Ueberfluss noch an die 40 Ritter, Märtyrer und Nothhelfer zu erinnern, um dem Beweise, dass die Zahl 40 gewissermaassen eine geheiligte ist, noch einen weiteren Nachdruck zu geben.

Welche Rolle die 40 Jahre im gewöhnlichen Leben spielen, geht schon daraus hervor, dass, wie mir ein süddeutscher Kollege mitgetheilt hat, in seiner engeren Heimath die Zurücklegung des 40. Lebensjahres als Ausweis über den Besitz eines bestimmten Grades der Verstandesreife allgemein anerkannt wird.

Das hohe Ansehen, in welchem die Zahl 40 bei den Technikern steht, gründet sich bekanntlich darauf, dass die grösste Neigung bei Vollbahnen 1:40 ist und dass 40 ‰ im allgemeinen als äusserste Grenze der Steigung für Adhäsionsbahnen gilt, in Preussen ausserdem auch darauf, dass man spätestens mit 40 Jahren etatmässig angestellt wird und mit 40 Dienstjahren die höchstmögliche Pension erwirbt."

So gross das Gewicht aller dieser Thatsachen aber auch sein mag, sie alle, so führte der Redner aus, seien es nicht gewesen, welche zur Bevorzugung der Zahl 40 geführt; lediglich der Umstand, dass die fünfzigjährige Jubelfeier menschlicher Voraussicht nach nur von einer ganz kleinen Schaar der Gründer des Vereins erlebt worden sein würde, sprach für die Abkürzung um ein Jahrzehnt. Es sei als eine besondere Gnade des Himmels schon anzusehen, dass heute noch einige Theilnehmer der ersten Versammlung in der Lage seien, in voller Rüstigkeit dem Feste beizuwohnen, während andere in der Ferne mit ihren Gedanken bei demselben weilten; es sei dies um so wunderbarer, als diese Altvorderen bei der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker auch keine 18jährigen Jünglinge mehr gewesen seien, sondern gereifte Männer, welche damals schon aus eigener Erfahrung geschöpft und gesprochen hätten. Auf das Andenken der bereits verstorbenen und das fernere Wohlergehen der anwesenden, sowie der überhaupt noch lebenden Begründer des Technikervereins zu trinken und ein Hoch auszubringen, war die Aufforderung an die Festversammlung, mit welcher Herr Oberbaurath Krancke seine nach Vortragsart und Inhalt gleich erheiternd wirkende, allerseits beifällig begrüsste Rede schloss.

Den Dank der Ehrengäste stattete hierauf Ober-Maschinenmeister Weidtman mit folgenden Worten ab:

Meine Herren! Im Namen meiner hier anwesenden beiden Alterskollegen und im eigenen Namen beehre ich mich, unsern Dank für die freundliche Veranstaltung der heutigen Feier und die Einladung zu derselben zu wiederholen und für das uns gebrachte Hoch verbindlichst zu danken.

Als die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft mir vor 45 Jahren die Leitung ihres Maschinenwesens übertrug, war die ganze Eisenbahnsache noch in der Kindheit; es musste alles erst geschaffen werden.

Bekanntlich wurden im engeren und weiteren Vaterlande in den 40 er Jahren eine ziemliche Anzahl Eisenbahnen gebaut, denen vor 1840 einige Anfänge vorhergegangen waren. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts erreichten die Bahnen zum Theil den Anschluss aneinander; für die übrigen war der demnächstige Anschluss an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz in Aussicht.

Die Verwaltungen vereinigten sich im Jahre 1847 zur Bildung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen; die oberen technischen Leiter waren aber noch grossentheils sehr vereinsamt. Jeder wirthschaftete auf seiner Bahn für seine eigene Kanne Bier nach bestem Wissen und Können. Es machte sich nun das Bedürfniss geltend, auch in dieser Beziehung Gemeinsamkeit anzustreben — sowohl um die Möglichkeit des durchgehenden Verkehrs zu sichern, als auch, um die Einzelhalme des Wissens und der Erfahrungen der einzelnen zu einem Bündel zu vereinigen zum gemeinsamen Nutzen.

Die damalige Hannoversche Verwaltung hatte das Verdienst, die Berufung unserer Versammlung zu veranlassen und hatte das sehr grosse Verdienst, durch eine vorzügliche Vorarbeit (Promemoria genannt) unsere Berathungen sehr wesentlich erleichtert zu haben.

Als unsere Berufung erfolgt war, tauchte die Meinung auf, man könne ja nicht 3 Techniker unter einen Hut bringen; was wohl aus einer so grossen Anzahl werden solle?

Unser erster Beschluss (der allerdings nicht im Protokolle steht) war: wir wollen unter einen Hut kommen. Es ist uns das auch gelungen, obwohl zuweilen recht harte Nüsse zu knacken waren.

Was wir damals für das Eisenbahnkind machten, konnten natürlich nur Kinderkleidchen und Kinderschuhe sein. Es ist das auch — obwohl mit anderen Worten — in unserem damaligen Protokolle ausgedrückt. Seitdem ist das Kind prächtig gewachsen, und mit dem Wachsthum und der Entwickelung mussten auch die Kleider und Schuhe andere werden.

Aus der damals kleinen Anzahl von Beamten und Arbeitern ist eine stattliche Eisenbähnerarmee geworden, von welcher jeder einzelne — im kleinsten wie im grössten Wirkungskreise — das Seinige zum Gedeihen des Ganzen beiträgt.

Ich schlage vor ein Hoch auf die heutige Eisenbähnergeneration — die noch im Dienste befindlichen Grauköpfe selbstredend mit eingeschlossen — hoch und niedrig, alt und jung —

die heutige Eisenbähnergeneration lebe hoch!

Brausender Jubel lohnte den frischen Vortrag des Jubilars, dieses rüstigen Mitvaters des Eisenbahnkindes.

Den Schluss der Reden bildete ein vom Oberbaurath Spielhagen ausgebrachtes Hoch auf die Damen, das naturgemäss den fröhlichsten Widerhall fand.

Die letzten Gäste trennten sich von der gastlichen Terrasse erst in vorgerückter Stunde, alle nahmen eine freundliche Erinnerung an das nach jeder Richtung wohlgelungene glänzende Fest mit. Wir können diesen Bericht über das Festmahl nicht schliessen, ohne des warm empfundenen Festgrusses zu gedenken, welcher bei der Tafel in einfacher, aber gediegener Ausstattung neben jedem Gedeck ausgelegt war und eine ganz ungetheilte Anerkennung fand. Der Verfasser ist der durch die launig-sinnigen, ungebundene Jugendlust athmenden Kinder seiner Muse in den weitesten Fachkreisen wohlbekannte Regierungs-Baumeister Richard Koss.

Festgruss.

Ernst rauscht im Flügelschlag der Zeit
Ein neuer Geist auf Erden:
Es will das Maass der Schnelligkeit
Der Völker Wettstreit werden.
Kühn strebt das lebende Geschlecht
In Weisheit zu ergründen,
Wie wir dem Geist der Zeit gerecht
Die schnellste Gangart finden.

Wie war so schön der alte Tritt,
Wo Eile nur mit Weile;
Auf jeder Brücke hiess es: Schritt!
Und: Halt! nach jeder Meile.
Das Posthorn blies, das Rösslein bog
Steif um die Strassenecke,
Und hin durch Busch und Wiesen kroch
Gemach die gelbe Schnecke.

Da kam ein Feuerwurm ins Land,
Gepanzert schwer in Eisen;
Sein Weg: ein Streifen dürrer Sand
In unfruchtbaren Gleisen.
Und Riesenstrecken frass er kahl
In einerlei Gestaltung —
Das Ganze nannte sich zumal
'ne Eisenbahnverwaltung.

Und eine Hast kam in die Welt,
Ein ruheloses Kreisen;
Das Hier ward auf den Kopf gestellt
In dieser Zeit von Eisen.
Wie lang, und auch der Dampf verweht
Aus Feuerrosses Nüstern,
Wenn wir mit Elektrizität
Als Blitz von dannen knistern.

* * *

Nun gönnt Euch einmal kurze Rast,
Ihr Herren von der Schiene.
Des schweren Amtes Bürde lasst
Daheim, des Amtes Miene.
Wer ruhelos wie Ihr geschafft
Bei mühevollen Werken,
Der muss sich mal die Schöpferkraft
An ihrem Anblick stärken.

Denn, welch' ein Zauberflor entspross
Den grauen Eisenstegen!
Aus aller Berge Schächten floss
Zu Thale reicher Segen.
Metall'ner Gürtel, er umschlang
Der Aehrenfelder Wogen;
Doch Schwertgurt ward der Eisenstrang,
Wenn wir zum Streite zogen.

Und solcher Adern Netzgezweig'
Durchdrang die Deutschen Marken,
Da konnt' erblühn das junge Reich
Und Deutsche Art erstarken.
Und wenn im hehren Siegesglanz
Wir kränzten seine Fahnen,
Gebührt ein Zweig vom schönsten Kranz
Den Deutschen Eisenbahnen.

* * *

Drum gönnt Euch einmal süsse Rast
Nach vierzigjährigem Walten,
Die Ihr vom Geist der Zeit erfasst
In Eile nur dürft schalten,
Lasst Euch aus diesem schlichten Blatt
Des Dankes Zoll erglänzen
Und in der jungen Kaiserstadt
Den Willkommtrunk kredenzen.

An die Vormittagsitzungen des Freitag und Sonnabend schlossen sich programmgemäss die Ausflüge nach Potsdam und Fürstenwalde an, deren Verlauf als ein wohlgelungener um so mehr bezeichnet werden muss, als das Wetter — abgesehen von einigen unter Dach und Fach genossenen Witterungsunbilden — recht günstig war, was den Dank erhöhte, welcher auch bei diesen Ausflügen dem unsichtbar waltenden Festausschusse in den verschiedensten Redeformen dargebracht wurde.

Der Ausflug nach Potsdam wurde über das Programm hinaus noch durch einen Spaziergang in dem herrlichen Parke des Schlosses Babelsberg erweitert; viele der fremdländischen Festtheilnehmer haben erst auf diesem Ausfluge und namentlich aus der Vogelperspektive vom Pfingstberge aus zu ihrer grossen Verwunderung erfahren, welche Perlen landschaftlicher Schönheit die Märkische Streusandbüchse in unmittelbarster Nähe Berlins bietet.

Der Verlauf der Sonnabendsitzung gestattete es, die für den Nachmittag geplanten Besichtigungen der Werkzeug-Maschinenfabrik von Löwe, sowie der Elektrotechnischen Werke von Siemens & Halske in Charlottenburg vor und während der Mittagsstunden vorzunehmen, so dass den Theilnehmern ermöglicht war, sich ausserdem dem Ausfluge nach Fürstenwalde anzuschliessen.

Der Abendbesuch der Central-Beleuchtungsstation der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft fand programmgemäss statt. — Die Rücksicht auf den Raum verbietet es uns, diesen Besichtigungen hier eine ausreichende Würdigung zu Theil werden zu lassen; es sei jedoch dem bereitwilligen und liebenswürdigen Entgegenkommen, welches die genannten Werke an den Tag gelegt, auch hier besonderer Dank gezollt. In ganz hervorragendem Maasse gebührt dieser Dank der Firma Pintsch, welche in gewohnter Weise alles (darunter selbst ein kleines, weissgekleidetes, rosenspendendes Ehrenjungfräulein) aufbot, um den Aufenthalt in Fürstenwalde zu einem technisch interessanten und gleichzeitig gesellig angenehmen zu gestalten.

Die Ausstellung der durch das Mannesmann'sche Walzverfahren hergestellten Gegenstände wurde dadurch zu einer besonders lehrreichen, dass Herr Reinhard Mannesmann persönlich am Freitag Vormittag vor der Sitzung einen lichtvollen Vortrag über das Verfahren unter Hinweis auf die ausgestellten Gegenstände hielt, auch an den übrigen Tagen mit einigen seiner Ingenieure sich in entgegenkommendster Weise zur Auskunftsertheilung zur Verfügung stellte. Diese Veranstaltungen haben in Verbindung mit der Vertheilung eines gedruckten Aufsatzes über die „Mannesmannröhren-Ausstellung" in kürzester Frist ein eingehendes Studium dieser grossartigen technischen Errungenschaft der Neuzeit gestattet und die Festversammlung Herrn Mannesmann zu besonderem Danke verpflichtet.

Ueber den Ausflug nach Osnabrück wurde bereits in No. 47, S. 473 d. Ztg. ausführlich berichtet.

Es hängt aufs engste mit der Gedächtnissfeier zusammen, wenn zum Schluss erwähnt wird, wie nach Erledigung der Tagesordnung der Technikerversammlung von mehreren Seiten noch beantragt wurde, es möchten wieder, wie in den Vorjahren, (zuletzt im Jahre 1882) technische Fragen aufgestellt werden, da die früheren Arbeiten mit Rücksicht auf die erheblichen Fortschritte und Neuerungen nicht mehr ganz zutreffend seien, bezw. auch Lücken aufweisen. Dem Antrage wird entsprochen werden, wodurch die Fortführung einer Arbeit gesichert ist, welche als Sammlung der werthvollsten Erfahrungsergebnisse im Eisenbahnwesen bezeichnet werden kann.

Das amtliche Protokoll der Technikerversammlung schliesst mit folgenden Worten:

„Herr Präsident v. Ludvigh drückt nun noch unter allseitigem Beifall der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und besonders den anwesenden Herren Vertretern dieser Verwaltung für die würdige Gestaltung der Gedächtnissfeier, dann für die dargebotenen Festlichkeiten, ganz besonders aber für das liebenswürdige Entgegenkommen, das allen Theilnehmern an der Versammlung entgegengebracht worden sei, seinen Dank aus. Herr Geheimer Regierungsrath Rock erwidert hierauf mit einigen Worten des Dankes für die ausgesprochene Anerkennung.

Endlich spricht noch Herr Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath Spielhagen im Namen der lebhaft zustimmenden Versammlung dem Herrn Vorsitzenden für seine umsichtige Leitung der Verhandlungen seinen Dank aus.

Herr Präsident v. Ludvigh dankt auch seinerseits der Versammlung für die ihm in seinem Amte zu Theil gewordene Unterstützung.

Der Herr Vorsitzende macht schliesslich der Versammlung noch Mittheilung von dem am Freitag (den 30. Mai, Abends) erfolgten plötzlichen Hinscheiden des langjährigen Generalsekretärs des Vereins, Herrn Martin, und fordert die Anwesenden auf, in Würdigung der Verdienste des Verstorbenen, das Andenken desselben durch Erheben von den Sitzen zu ehren. Dies geschieht."

Die in jeder Hinsicht wohlgelungene Gedächtnissfeier wird allen Theilnehmern in freundlicher Erinnerung bleiben; möge unser Festbericht Zeugniss davon ablegen im ganzen Gebiet des Vereins! Schrey.

Anhang.

Theilnehmer der zu Berlin im Februar 1850 abgehaltenen Versammlung der Deutschen Eisenbahntechniker.

1. Aachen-Düsseldorf.
   Hoffmann †, Oberingenieur.
   Pellenz, Maschinenmeister.
2. Aachen-Mastricht.
   Fischer †, Maschinenmeister.
3. Altona-Kiel.
   Dietz †, technischer Direktor.
   Nollau, Maschinenmeister.
4. Anhalt-Cöthen-Bernburg.
   Königk †, Oberingenieur.
5. Bergisch-Märkische Bahn.
   Roeder †, Ober-Baumeister.
6. Berlin-Anhalt.
   Müller †, Direktor und Ingenieurmajor.
   Königk †, Oberingenieur.
   Hennig †, Maschinenmeister.
   John †, Ingenieur.
7. Berlin-Hamburg.
   Neuhaus †, Baurath.
   Gruson †, Maschinenmeister.
8. Berlin-Potsdam-Magdeburg.
   Briest †, Regierungs- und Baurath.
   Menzel †, Oberingenieur.
9. Berlin-Stettin.
   Calebow †, Oberingenieur.
   Kretschmer, Maschinenmeister.
10. Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn.
    Steigertahl †, Bahndirektor.
11. Breslau-Schweidnitz-Freiburg.
    Cochius †, Oberingenieur.
12. Düsseldorf-Elberfeld.
    Wilhelmy †, Oberingenieur und Betriebsdirektor.
13. Friedrich Wilhelms-Nordbahn.
    le Goullon †, Maschinenmeister.
14. Hamburg-Bergedorf.
    Neuhaus †, Baurath.
15. Königlich Hannoversche Bahnen.
    Mohn †, Baurath.
    Kirchweger, Maschinenmeister.
16. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
    Stummer, Professor und technischer Direktor.
17. Köln-Minden.
    Leopold †, Oberingenieur und Betriebsdirektor.
    Weidtman, Ober-Maschinenmeister.
    Neesen †, Vorsteher der Wagenverwaltung.
18. Krakau-Oberschlesische Bahn.
    Rosenbaum †, Oberingenieur.
19. Leipzig-Dresden.
    Nagel †, Maschinenmeister.
    Schneider †, Ingenieur.
20. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.
    Münnich †, Geheimer Regierungs- und Baurath.
21. Magdeburg-Wittenberge.
    v. Unruh †, Regierungs- und Baurath.
22. Mecklenburgische Bahn.
    Arndt †, technischer Direktor.
23. Neisse-Brieg.
    Rosenbaum †, Oberingenieur.
24. Niederschlesisch-Märkische Bahn.
    Schwedler †, Plankammer-Inspektor und Ober-Baumeister.
    Wöhler, Ober-Maschinenmeister.
25. Oberschlesische Bahn.
    Rosenbaum †, Oberingenieur.
26. K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen.
    Klemensiewicz †, K. K. Inspektor.
27. Rheinische Bahn.
    Heintz †, Ingenieur.
    Leonhardi, Ober-Maschinenmeister.
28. Sächsisch-Schlesische Bahn.
    Bahr †, Ingenieur.
29. Königlich Sächsische Staatseisenbahn.
    v. Weber †, Maschinenmeister.
30. Stargard-Posen.
    Hartwich †, Ober-Baurath, Direktionsmitglied.
31. Thüringische Bahn.
    Mons †, Oberingenieur.
32. Wilhelmsbahn.
    Wollenhaupt †, Oberingenieur.

Seitens der anderweitig zu dieser Versammlung eingeladenen Verwaltungen waren anwesend:

1. Königlich Preussische Staatseisenbahnen.
   Wiebe, Regierungs- und Baurath, für die Ostbahn.
   Henz †, Regierungs- und Baurath, für die Westfälische Bahn.
   Kunz †, Maschinenmeister, für die Westfälische Bahn.
   Hähner †, Bauinspektor, für die Saarbrücker Bahn.
2. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.
   Erdinger †, Oberingenieur.
   Hummel †, Oberingenieur.
   Exter †, Ober-Maschinenmeister.
3. Königlich Württembergische Eisenbahnen.
   Klein †, Ober-Baurath.
4. Grossherzoglich Badische Eisenbahnen.
   Ruppert †, Ingenieur und Assessor.
5. Pfälzische Ludwigsbahn.
   Denis †, Baurath und Betriebsdirektor.

Verzeichniss der Theilnehmer an der Gedächtnissfeier der im Jahre 1850 stattgehabten Ersten Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker, abgehalten zu Berlin am 29. Mai 1890.

I. Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Excellenz von Maybach, Königlich Preussischer Staatsminister, Minister der öffentlichen Arbeiten.
Excellenz Schneider, Wirklicher Geheimer Rath, Ministerialdirektor.

II. Vereinsverwaltungen.

A. Deutsche Eisenbahnen.

1. Altdamm-Colberger Eisenbahn. (2)
   Schmidt, Baurath.
   Schirmer, Direktor.
2. Königliche Eisenbahndirektion zu Altona. (7)
   Grotefend, Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath.
   Kuppisch, Eisenbahndirektor.
3. Badische Staatseisenbahnen. (7)
   Bissinger, Baurath.
4. Bayerische Staatseisenbahnen. (14)
   Ebermayer, Ober-Regierungsrath.
   Mahla, Generaldirektionsrath.
   Henle, Generaldirektionsrath.
5. Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin. (11)
   Wex, Eisenbahndirektions-Präsident.
   Krancke, Ober-Baurath.
   Reitzenstein, Ober-Regierungsrath.
   Bock, Geheimer Regierungsrath.
   Werchan, Eisenbahndirektor.
   Schrey, Eisenbahn-Bauinspektor.
   Leissner, Eisenbahn-Bauinspektor.
6. Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau. (10)
   Fischer, Eisenbahndirektor.
7. Breslau-Warschauer Eisenbahn. (1)
   Fischer, Eisenbahndirektor.
8. Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg. (13)
   Schmeitzer, Ober-Baurath.
   Führ, Eisenbahndirektor.
9. Deutsch-Nordischer Lloyd. (2)
   Barth, Eisenbahn-Maschineninspektor.
   Schlesinger, Eisenbahn-Baumeister.
10. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. (2)
    Staberow, Baurath und Direktionsmitglied.
11. Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld. (7)
    Lex, Regierungs- und Baurath.

Die den Verwaltungen nach § 19 Absatz 5 der Vereinssatzungen zustehende Stimmenzahl ist neben der Verwaltungsfirma (in Klammern) angegeben worden.

12. Eisenberg-Crossener Eisenbahn.
Plessner, Baurath.
13. Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahnen. (8)
Volkmar, Regierungsrath.
14. Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt. (8)
Wiedenfeld, Regierungs- und Baurath.
Lochner, Eisenbahndirektor.
15. Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. (7)
Böttcher, Regierungs- und Baurath.
Schmidt, Eisenbahndirektor.
16. Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover. (9)
v. Rutkowski, Regierungs- und Baurath.
17. Königl. Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln. (9)
Jädicke, Ober-Baurath.
Spörer, Eisenbahndirektor.
18. Lübeck-Büchener Eisenbahn. (2)
Reiche, Oberingenieur.
19. Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg. (8)
Spielhagen, Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath.
Büte, Eisenbahndirektor.
20. Grossh. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.
Jacobi, Geh. Baurath.
21. Königliche Militär-Eisenbahn. (1)
Frhr. v. Rössing, Oberst und Direktor.
22. Oberhessische Staatseisenbahn. (2)
Altvater, Direktor.
23. Oldenburgische Staatseisenbahn. (4)
Bormann, Geh. Ober-Regierungsrath.
24. Pfälzische Eisenbahnen. (5)
Gayer, Direktionsrath.
Müller, Direktionsrath.
25. Saal-Eisenbahn. (1)
Hüttig, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.
26. Sächsische Staatseisenbahnen. (10)
Bergmann, Finanzrath.
Bergk, Finanzrath.
27. Stargard-Cüstriner Eisenbahn. (2)
Reiche, Betriebsdirektor.
28. Warstein-Lippstadter Eisenbahn.
Schönfeld, Betriebsdirektor.
29. Weimar-Geraer Eisenbahn. (1)
Kohl, Baurath.
30. Württembergische Staatseisenbahnen. (8)
v. Schlierholz, Baudirektor.
v. Brockmann, Ober-Baurath.
Klose, Baurath.

B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

31. Arad-Temesvárer Eisenbahn. (1)
Vertreten durch die Ungarischen Staatseisenbahnen. (Siehe lfd. Nr. 46.)
32. Böhmische Nordbahn. (3)
Lat, Generalinspektor.
Deistler, Oberingenieur.
Fuchs, Inspektor.
33. Buschtêhrader Eisenbahn. (4)
Gerstenkorn, Inspektor.
34. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. (1)
Gradl, Oberinspektor.
35. Galizische Carl Ludwigbahn. (5)
Zawadil, Inspektor.
Przychocki, Ingenieur.
36. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (7)
v. Lenz, Verwaltungsrath.
Ast, Regierungsrath und Baudirektor.
Rayl, Direktor.
Rosche, Oberingenieur.
v. Stockert, Maschinenbau-Ingenieur.
37. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (4)
Rath, Direktor.
Brandtweiner, Inspektor.
38. Mährisch-Schlesische Centralbahn. (2)
Rossbach, Oberingenieur.
39. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn. (1)
Vertreten durch die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. (Siehe lfd. Nr. 34.)
40. Oesterreichische Nordwestbahn. (6)
Langer, Regierungsrath, Maschinendirektor.
Hohenegger, Baudirektor.
41. K.K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. (17)
Kargl, Regierungsrath.
Bartl, Inspektor.
42. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (11)

Oesterreichisches Netz:
v. Komarnicki, Generalinspektor.
Musy, Oberingenieur.

Ungarisches Netz:
Bexheft, Generalinspektor.
Biberauer, Oberinspektor.
43. Südbahn. (9)
v. Prenninger, Ober-Baurath und Baudirektor.
Gölsdorf, Maschinendirektor.
Aichinger, Kaiserlicher Rath, Oberinspektor.
44. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (3)
Elbel, Centralinspektor.
45. Ungarische Nordostbahn. (6)
Vertreten durch die Ungarischen Staatsbahnen. (Siehe lfd. Nr. 46.)
46. Ungarische Staatseisenbahnen. (17)
Ministerialrath v. Ludvigh, Präsident.
Wagner, Inspektor.
Perner, Inspektor.

C. Niederländische und Luxemburgische Eisenbahnen.

47. Niederländische Staatseisenbahnen. (7)
Stous Sloot, Ober-Maschineningenieur.
Kalff, Ober-Bahningenieur.

D. Andere Vereins-Verwaltungen.

48. Grand Central Belge-Eisenbahn. (5)
Matthei, Ingenieur, Direktor der Centralwerkstätte in Löwen.
Spruyt, Betriebsdirektor.
49. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn. (4)
Altdorfer, Ober-Maschinenmeister.
Dworzynski, Oberingenieur.

III. Ausserdem waren auf besondere Einladung erschienen:

Barkhausen, Professor, für die Redaktion des technischen Vereinsorgans.
Blauel, Eisenbahndirektor a. D., Breslau.
Gütersloh, Lokomotivdirektor, Rajputana State Railway Ajmir, East India.
Ritter von Hornbostel, Regierungsrath, Wien.
Kretschmer, Ober-Maschinenmeister a. D., Stargard i. Pomm.
Nollau, Ober-Maschinenmeister a. D., Hamburg.
Perner, Inspektor, zugetheilt der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen.
Scharf, Generalinspektor.
Schmidt, Ober-Finanzrath a. D., Dresden.
Stambke, Geh. Ober-Baurath, Berlin.
Tacke, Königlicher Eisenbahndirektor a. D., Hannover.
Verderber, Direktor a. D., Budapest.
Weidtman, Ober-Maschinenmeister a. D.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) und Nr. 114a (Bulgarische Staatseisenbahnen) neu, sowie zum Kilometerzeiger Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) und 115 (Orientalische Eisenbahnen) je der I., zu Nr. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen) der II., zu Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) der IV. und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der XIV. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 38 und 114a werden aufgehoben:
1. der im Oktober 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 38 nebst den zugehörigen Nachträgen,
2. der im September 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114a.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 23 (Mecklenburgische Südbahn) und Nr. 27 (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen) neu herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 23 und 27 werden die im Februar 1885 bezw.

im Februar 1883 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2734 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2771 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2796 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2815 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die Vereins-Versammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2822 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Rechnungen über Ersatz- und Wiederherstellungskosten beschädigter Wagen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2827 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2828 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen und die Rumänischen Staatseisenbahnen, betreffend den Entwurf eines III. Nachtrages zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2831 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 180 Z vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr April bis Juni d. J. in der Vereins-Zeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 8. d. Mts.), an diejenigen Verwaltungen, welche im Vierteljahr April bis Juni d. J. in der Vereins-Zeitung Bekanntmachungen erlassen haben (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Kontrolvorrichtungen zur Bemessung der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge.

Das K. K. Handelsministerium bringt den Bahnverwaltungen in einem Erlasse in Erinnerung, dass die meisten Unglücksfälle durch vorschriftswidriges schnelles Fahren und durch die vorzeitige Einfahrt der Züge in die Stationen verschuldet werden, daher eine sichere und regelmässige Kontrole über die von den Lokomotivführern eingehaltene Fahrgeschwindigkeit geboten erscheine. Hierzu haben sich auf den ausländischen Bahnen die elektrischen Kontaktvorrichtungen bewährt, welche entweder in gleichmässigen Abständen von je 1 km Länge angebracht, oder eine im grösseren Gefälle liegende Theilstrecke begrenzend, durch die Räder des fahrenden Zuges niedergedrückt werden, dabei einen elektrischen Stromkreis schliessen und mittelst desselben an einem Registrirapparate sichtbare Zeichen hinterlassen. Auf den Oesterreichischen Staatsbahnen werden solche elektrische Radtaster vorerst auf den Strecken mit grossen Steigungen, dann successive auf anderen eingeführt werden, welche die Bewegung der Züge von den Stationen aus verfolgen lassen. Die übrigen Bahnen werden deshalb eingeladen, solche Kontrolapparate ebenfalls successive einzuführen und das Programm hierfür längstens bis Ende Juli 1890 vorzulegen.

Sanitäre Vorkehrungen.

Von der gemeinsamen Regierung wurde eine 7tägige Beobachtung der Schiffe, welche aus dem Küstenstriche zwischen Alicante und Tarragona mit Einschluss dieser beiden Häfen, dann von den Balearischen Inseln ankommen, verfügt. — Ein Erlass des Ungarischen Handelsministers verordnet, im Einvernehmen mit der Oesterreichischen Regierung, dass die Ein- und Durchfuhr von Hadern, alten Kleidern, gebrauchter Wäsche, Seilen und Bettwäsche aus Spanien und Kleinasien verboten wird. Die Verordnung tritt in dem Augenblicke in Kraft, in welchem dieselbe dem betreffenden Hafen oder Zollamte zukommt.

Betriebseinnahmen im Mai d. J.

Im Monat Mai 1890 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 476 440 Personen und 7 045 013 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 910 963 fl. erzielt, d. i. für 1 km 915 fl. — Im gleichen Monat 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 6 533 233 Personen und 6 601 312 t Güter, 23 418 232 fl., d. i. für 1 km 918 fl., und ergibt für den Mai 1890 eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses um 0,3 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 5 Monaten 1890 erzielten Verkehrseinnahmen beziffern sich auf 110 102 601 fl. im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 105 932 310 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 5 Monate des laufenden Jahres 26 145 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 424 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für den eben genannten Zeitraum 1890 auf 4 211 fl., gegen 4 167 fl. im Vorjahre, d. i. um 44 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 10 106 fl., gegen 10 001 fl. im Vorjahre, mithin um 105 fl. oder um 1,1 % günstiger.

Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifes und dessen Ausdehnung auf die gemeinsamen Bahnen.

Es liegen nunmehr die Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifes für die 10 Monate August 1889 (seit dessen Wirksamkeit) bis Mai 1890 vor. Jeder dieser Monate zeigt eine wesentliche Mehreinnahme. Der Zonenverkehr nahm zeitweilig ausserordentliche Ausdehnung an, und auch die Wintermonate verzeichnen eine bedeutende Steigerung. Die Hauptergebnisse bieten sich in den folgenden Ziffern:

1889 beziehungsweise 1890	Personenzahl		Gesammtverkehr		Gesammteinnahmen	
	im Nachbarverkehre	im Fernverkehre	1889 bezw. 1890	gegenüber dem Vorjahre	1889 bez. 1890	gegenüber dem Vorjahre
					Mill. Gulden	
August	553 105	559 335	1 112 440	+ 677 581	1,332	+ 0,329
September	595 532	550 665	1 146 197	+ 718 524	1.126	+ 0,158
Oktober	587 991	477 611	1 065 602	+ 652 016	0.993	+ 0,141
November	567 284	404 333	971 617	+ 629 185	0,829	+ 0,157
Dezember	517 727	353 436	871 163	+ 539 282	0.733	+ 0 085
Januar	488 017	329 938	817 955	+ 497 844	0,669	+ 0,081
Februar	489 540	326 025	815 565	+ 531 466	0.653	+ 0.119
März	568 390	401 947	970 337	+ 633 546	0,754	+ 0,130
April	639 201	470 736	1 109 937	+ 723 948	0 935	+ 0,195
Mai	691 065	593 292	1 184 357	+ 806 217	0 946	+ 0 186
im ganzen	5 697 852	4 367 318	10 065 170	+ 6 409 609	8,973	+ 1,586

Unter der Herrschaft des Zonentarifes ist der Verkehr von 3,655 auf 10,065 Millionen Personen, demnach fast auf das Dreifache der früheren Bewegung gestiegen, während die Einnahmen, die vom März, April und Mai noch auf den provisorischen Ermittelungen beruhen, sich von 7,38 auf 8,97 Millionen Gulden, demnach um 1,5 Millionen oder 21 % gehoben haben.

Gestützt auf den § 4 des dieser Tage veröffentlichten Gesetzes über die Anleihe der Raab-Ebenfurther Bahn, auf welches wir noch zurückkommen werden, verlangt der Ungarische Handelsminister von dieser und von der Südbahn, dass auch auf ihren Linien der Ungarische Zonentarif eingeführt werde. Um eine gleiche Einführung hat die Kaschau-Oderberger Bahn bei der Oesterreichischen Regierung angesucht.

Tarifermässigungen für den Getreideverkehr nach dem westlichen Auslande.

Als Ersatz für die von einzelnen Stationsverbindungen bis Ende Juni 1890 gewährten Acquisitionsprovisionen treten Ermässigungen der Frachtsätze für Getreide und ähnliche Transporte von verschiedenen Oesterreichischen Stationen nach dem Auslande ein, und zwar im direkten Bahnverkehre für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten, Oelsorten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl in Quantitäten von mindestens 10 000 kg von Wien, Klein-Schwechat, Ober-Laa, Leobersdorf, Ebenfurth, Iglau, Graz, von Stationen Galiziens und der Bukowina nach Bayern, Süddeutschland, Elsass-Lothringen, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz mit 2 kr. bezw. 4 ₰ oder 5 Cts. für 100 kg; ferner im kombinirten Bahn- und Schiffsverkehr mit der Donau-Dampfschiffahrt für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mehlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausschl. Kleie), sowie von Mais, Malz und Oelsaaten in Mengen von 10 000 kg. Die hieraus folgende Ermässigung betrifft nur den Umschlagsverkehr über Wien.

Durch Dritte verschuldete Veränderungen an dem projektgemässen Bau einer Bahn (Rechtsfall).

Infolge eines Kohlenabbaues war eine Terrainsenkung auf einer Bahn eingetreten, welche deren Verwaltung zur Aufholung des gesenkten Bahnkörpers auf das vorgeschriebene Niveau nöthigte; das K. K. Handelsministerium verlangte jedoch, dass dieselbe auch die Rekonstruktion der Rampen für zwei die bezügliche Bahnstrecke übersetzende Bezirksstrassen gegen Regress für die dadurch erwachsenen Auslagen an die die Senkung verschuldende Unternehmung selbst besorge. Der dagegen von der Bahnverwaltung erhobenen Beschwerde wurde vom Verwaltungs-Gerichtshofe durch Entscheidung mit dem Rechtsspruche Folge gegeben: Veränderungen an dem durch den projektgemäss ausgeführten Bau einer konzessionirten Eisenbahn geschaffenen Zustande, welche aus späteren der Bahnerrichtung nachgefolgten thatsächlichen Umständen abzuleiten sind, können der Eisenbahnunternehmung nur dann zur Last fallen, wenn dieselben durch die Eisenbahnunternehmung selbst bewirkt worden sind, nicht aber, wenn die Herstellungen bei ungeänderten Verhältnissen der Bahn, bezw. bei einfacher Wiederherstellung des irgendwie gestörten konzessionsmässigen Bahnzustandes sich für dritte Personen als nothwendig ergeben. In den Motiven wird zwar die von der Beschwerde ebenfalls bestrittene Zuständigkeit des K. K. Handelsministeriums unter Berufung auf das Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom 14. September 1854, welches alle diesfälligen Fragen vom Rechtswege ausschliesst, anerkannt, jedoch in merito ausgeführt, dass durch die ursprüngliche projektgemässe Ausführung der Bahn die fraglichen Bezirksstrassen-Uebersetzungen in dem vorgeschriebenen Niveau der Bahn hergestellt waren, wodurch allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand herbeigeführt wurde, dessen Aenderung von ihnen und nicht von der Bahn zu vertreten bezw. die Wiederherstellungskosten zu tragen sind; nachgefolgte Veränderungen könnten der Bahn nur bei ihrem und nicht durch Dritte bewirkten Verschulden zur Last fallen; sie sei endlich nur zur Erhaltung der Bahn selbst in gutem fahrbarem Zustande verpflichtet.

Ein Betriebsvertrag bezüglich der Eisenbahnlinie Budweis-Salnau

wurde zwischen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen. Infolge dessen dürfte der Bau dieser Linie oder mindestens einer Theilstrecke derselben noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden. Die Verhandlungen über diesen Betriebsvertrag gestalteten sich schwierig, da es sich um eine Linie von geringerer Rentabilität handelt. Diese geht nämlich von der Station Linz der Kaiserin Elisabethbahn nach Poric über Krumau und Oberplan nach Salnau. Die Konzession für diese Linie stammt aus dem Jahre 1884. Durch das betreffende Gesetz wurde die Regierung ermächtigt, sich an der erwähnten Lokalbahn durch die Gewährung eines Hypothekardarlehens im Betrage von 1 200 000 fl. zu betheiligen, unter der Voraussetzung, dass die Interessenten für den Bau Beiträge im Minimalbetrage von 200 000 fl. leisten und dass die Beschaffung des restlichen Baukapitals durch die Lokalbahngesellschaft ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt werde. Dieses Hypothekardarlehen ist innerhalb 60 Jahren in gleichen Kapitalsraten zurückzuzahlen und mit 5 % zu verzinsen, letzteres jedoch nur dann und in dem Maasse, als das jährliche Reinerträgniss der Bahn das Erforderniss für die 4½ % Verzinsung und planmässige Tilgung der Prioritätsobligationen von 2 600 000 fl. übersteigt. Rückständige Zinsen des Staatsdarlehens sind später nachzuzahlen. Die Gesellschaft richtete in den Verhandlungen über den Betriebsvertrag ihr Augenmerk darauf, dass die 4½ % Verzinsung des aufgewendeten Prioritätskapitals durch das Erträgniss der Bahn gesichert werde. Dies scheint auch dadurch erreicht worden zu sein, dass der neu abgeschlossene Vertrag den Betrieb der Niederösterreichischen Lokalbahnen der Gesellschaft mit jenem der Linie Budweis-Salnau in eine gewisse Kombination bringt.

Tarifeinheit zwischen den Oesterreichischen Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn.

Die genannten Bahnen haben mit der Böhmischen Nordbahn ein Uebereinkommen geschlossen, wonach diese sich einer einheitlichen Tarifirung mit den Staatsbahnen unterstellt, so dass tarifpolitisch die Böhmische Nordbahn als ein Glied der Staatsbahnen angesehen werden kann. Diese Vereinbarung ist von ziemlich einschneidender Bedeutung, weil die Staatsbahnen jetzt als vollwichtiger Faktor im Elbverkehre erscheinen, was bisher nicht der Fall war. Auf Grund dessen verlangen die Staatsbahnen auch von den an diesem Verkehre betheiligten Bahnen eine weitergehende Berücksichtigung, was die Kartell- und Verbandsquoten betrifft. Um dies zu erreichen, haben die Staatsbahnen zunächst die bestehenden Verbandsverträge, und zwar jene für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehr, Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr und Sächsisch-Triester Verkehr, zu Ende des Jahres gekündigt. Diese gekündigten Verbände umfassen die wichtigsten Verkehre, insbesondere auch den Getreideverkehrs aus Oesterreich-Ungarn entlang der Elbe.

Grundsatz für die Subvention von Lokalbahnen.

Der Wiener Handelskammer lag ein von vielen Gemeinden und Industriellen unterfertigtes Gesuch um Befürwortung ihrer an den Reichsrath und die Regierung gerichteten Petition um Bewilligung einer Subvention für den Bau einer Lokalbahn im Pielachthale vor. Die Kammer anerkannte wohl die Nützlichkeit der verlangten Lokalbahn, um so mehr, als die nachbarlichen Thäler, das Traisen- und das Erlafthal, Eisenbahnstrassen und Verbindungslinien mit der Donau und der Elisabethbahn erhielten, während das zwischen denselben gelegene Pielachthal keine Bahnlinie besitzt, wodurch mehrere seiner immerhin belangvollen Industrien vollkommen lahmgelegt und konkurrenzunfähig gemacht sind. Mit dem Gesuche der Bittsteller war jedoch ein Bauprogramm nicht vorgelegt und auch über die Aufbringung der mindestens 1 Million Gulden betragenden Baukosten, sowie insbesondere über die Betheiligung der Adjazenten und Interessenten an diesen Kosten keinerlei Andeutung gegeben. Da aber an dem Grundsatze festgehalten werden müsse, dass nur unter ansehnlicher Betheiligung von Adjazenten und Interessenten eine Subvention von Staat und Land für den Bau einer Lokalbahn in Anspruch genommen werden darf, so beschloss die Kammer, die dem Handelsministerium überreichte Petition um eine Subventionirung des genannten Eisenbahnprojektes zwar zu unterstützen, hierbei jedoch ausdrücklich zu betonen, dass die gedeihliche Entwickelung eines Lokal-Eisenbahnnetzes nur durch ein Zusammenwirken aller betheiligten Faktoren ausgeführt werden kann.

Zonentarif der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Ueber diesen neuen, am 7. Juli d. J. in Kraft getretenen Zonentarif versendete die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft folgende Mittheilungen über die Grundlagen und die Bedeutung dieses Tarifes an die Blätter. Der Zonentarif der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft unterscheidet vor allem Nachbarzonen, bei welchem die Preise für Thal- und Bergfahrt gleich sind, und die eigentlichen Zonen, für die das bisherige Prinzip, die Bergfahrt billiger als die Thalfahrt zu normiren, beibehalten wurde. Dabei erscheint die ganze Donau in 4 Strecken eingetheilt, bei welchen man den eigenartigen Verkehrsverhältnissen derselben Rechnung tragend, die Grösse der Zonen und die Einheitspreise für dieselben verschieden, wenn auch nicht gerade stark differirend, festsetzen musste. Die Verwaltung erklärt, der neue Zonentarif gewähre gegenüber den bisherigen Fahrpreisen und den Preisen der konkurrirenden Bahnen ganz bedeutende Vortheile, die um so schwerer ins Gewicht fallen, als nicht nur das bisherige Freigepäck von 25 kg beibehalten wurde, sondern in der Berechnung des Uebergewichts sogar kleine Erleichterungen eintreten werden. Wir lassen in nachstehendem einige ziffermässige Beispiele folgen: Die Fahrt von Wien kostet jetzt

nach	mit dem Schiff			mit der Bahn		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Klasse			Klasse		
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Passau	4,—	2 40	1,—	9,—	6,—	3,—
Linz	2,80	1 80	1.20	6,—	4,—	2,—
Grein	2,50	1.70	1,10	—	—	—
Ybbs	2 10	1 40	—.90	3 75	2 50	1.25
Stein	1,80	1 25	—,80	2,40	1,60	—,80
Pressburg	1,80	1 25	—,80	2,74	2 09	1,37
Raab	3,90	2 35	1.60	4,50	3 50	2,30
Komorn	3,90	2 35	1.60	6,—	4 70	3,—
Gran	4,80	2,70	1,70	6 90	5 50	3,45
Pest	6,—	3,—	2,—	8,—	6,30	4,—
Belgrad	12 60	7,—	4 60	16,80	12.65	8,35
Bazias	13 20	7.40	4,90	24 07	18,33	12,04
Orsova	14,40	8,—	5 40	26,69	20.43	13,35
Giurgewo	22,20	12 70	8 50	40.79	30 68	20,20
Braila-Galatz	24,—	13 80	9 30	45,39	34,46	22,90
Odessa	30,60	17,10	11,50	68,89	51,74	28,64

Die Verwaltung nimmt an, dass sich der Verkehr bei der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, ebenso wie es bei den Bahnen durch die Einführung der Zonentarife der Fall war, heben werde und dass der Ausfall in den Einheitspreisen durch den vermehrten Verkehr eingebracht werden dürfte. Für die Save und Theiss treten gleichfalls billigere Preise in Kraft, doch wurde hier aus besonderen Rücksichten das alte System der Stationstarife beibehalten.

Generalversammlung der Lokalbahn Grosswardein - Belényes-Vaskoh am 19. Juni d. J.

In derselben wurde die Direktion ermächtigt, die Einnahmen für 1889 von 48 407 fl. im Sinne des § 8 der Statuten zur Tilgung der die Gesellschaft belastenden schwebenden Schulden zu verwenden und zugleich beschlossen, den für 1889 fälligen Aktienkupon nicht einzulösen.

Generalversammlung der Lokalbahn Vinkovce-Brcsks am 28. Juni d. J.

Laut dem Direktionsberichte für 1889 beziffert sich der Reingewinn auf 39 535 fl., hiervon werden 600 fl. zur Einlösung der im Sinne des Tilgungsplanes auszuloosenden 3 Stück Prioritätsaktien, 38 451 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 6,40 fl. für die 6 008 Stück Prioritätsaktien verwendet.

Generalversammlung der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz am 28. Juni d. J.

Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass in der vom 26. November 1888 bis 31. Dezember 1889 reichenden ersten Geschäftsperiode 354 945 Personen und 77 603 t Güter befördert wurden, und dass die Betriebseinnahmen 171 161 fl. oder 11 970 fl. für das Jahr und Kilometer betrugen. Danach nimmt die Bahn den dritten Platz unter sämmtlichen Lokalbahnen Oesterreich-Ungarns ein. Die Betriebsausgaben betrugen 43,6 % der Einnahmen. Die Generalversammlung beschloss auf Grund dieses Resultates, den Reservefonds statutenmässig mit 4 525 fl. zu dotiren, neben der gewöhnlichen Amortisationsquote eine ausserordentliche Tilgungsquote für Erweiterungsbauten von 4 740 fl. einzustellen und nach Berücksichtigung der dem Verwaltungsrathe gebührenden Tantiemen usw. 82 225 fl. zur Zahlung der Kupons zu verwenden, was einer 5,75 % Jahresdividende gleichkommt. Auf neue Rechnung wurde noch der Betrag von 4 410 fl. vorgetragen. Von einer Inanspruchnahme der Garantie, welche die Interessenten zu leisten hätten, wurde unter diesen Verhältnissen ausnahmsweise Abstand genommen.

Generalversammlung der Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth am 29. Juni d. J.

Dieselbe beschloss, von dem verfügbaren Ueberschusse von 30 746 fl. dem Amortisationsfonds 1 000 fl., dem Reserve- und Erneuerungsfonds 1 144 fl. zuzuweisen, 5 fl. für die Aktie als Dividende zu vertheilen, den Januar- und Julikupon der 5 720 Aktien (à 200 fl.), sohin zusammen mit 28 600 fl. zur Einlösung zu bringen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Varasdin-Golubovecz am 29. Juni d. J.

Der Direktionsbericht für 1889 hebt hervor, dass dem Bauvertrag gemäss die Bahn bis 1. Juli 1889 ausgebaut und dem öffentlichen Verkehre hätte übergeben werden sollen, nachdem aber verschiedene Hindernisse aufgetaucht seien, habe die Gesellschaft der Bauunternehmung die Frist verlängern müssen. In erster Reihe nahm die Einwirkung und die Abwickelung der Verwerthung der Prioritätsaktien längere Zeit in Anspruch, weshalb das entsprechende Baukapital in Baarem rechtzeitig nicht zur Verfügung stand. Unter solchen Verhältnissen hatte sich die Gesellschaft an den Handelsminister gewendet, welcher der Bauunternehmung verschiedene Begünstigungen gewährte, indem er das zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln dienende Kapital von 180 000 fl. in Baarem auf 100 000 fl. herabsetzte und 80 000 fl. in Stammaktien unter der Bedingung übernahm, dass die Bahn bis 30. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werde, im Falle der Nichterfüllung dieser Bedingung aber die obenbezeichneten 80 000 fl. in Baarem zurückgezahlt werden müssen.

Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach am 30. Juni d. J.

Nach dem für 1889 erstatteten Geschäftsberichte hat in dem abgelaufenen Jahre die Personen- und Gepäckbeförderung der Bahn wohl einen Rückgang, der Eil- und Frachtgüterverkehr jedoch eine namhafte Steigerung erfahren, so dass sich die Gesammt-Betriebseinnahmen auf 27 313 fl. (gegen 25 857 fl. im Vorjahre) erhöhten. Der den Aktionären von der betriebführenden Generaldirektion der Staatsbahnen als 4 % Gebahrungsüberschuss zugewiesene Betrag beziffert sich auf 9 875 fl. Hiervon werden 8 150 fl. zur 5 % Verzinsung des dermalen 163 000 fl. betragenden Prioritäts-Aktienkapitals, bezw. zur Einlösung des Kupons der 1 630 Prioritätsaktien à 100 fl. mit je 5 fl. vom 1. d. Mts. ab verwendet und 1 725 fl. an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen abgeführt, als Abschlagszahlung auf die der Gesellschaft gestundete Differenz des 6 % Einnahmenantheiles auf die Minimalbetriebskosten-Vergütung, welche Differenz bisher die Höhe von 37 390 fl. erreicht hat.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die von der Berliner Gesellschaft Löwe unter Patronat der Ungarischen Regierung gegründete Waffenfabrik-Gesellschaft konnte die allerdings äusserst strengen Lieferungsbedingnisse nicht einhalten, weshalb der Landesvertheidigungs-Minister die mit ihr geschlossenen Verträge kündigte. Dies bewirkte ausser dem Kurssturz der Aktien dieses Unternehmens eine solche Panik und ein Misstrauen gegen alle Aktien, dass auch die Eisenbahnwerthe darunter litten; sonst hätten dieselben eine durchgängige Kurssteigerung erfahren, da die Ungarische Ernte reichlich schüttet und von vorzüglicher Qualität ist, so dass wir um einige Wochen früher als alle anderen Exportländer auf dem Getreidemarkt erscheinen. Nordbahn (2765), Nordwestbahn (214,75) und Staatsbahn (235,50) stiegen, während Carl Ludwigbahn (199,50), Südbahn (137,75) und Elbethalbahn (231,75), diese wegen der erwähnten Tarifeinheit der Böhmischen Nordbahn, schwächer waren. Albrechtbahn (83) schloss das Verstaatlichungs- und Konvertirungsübereinkommen mit der Regierung, worüber wir demnächst berichten.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Betriebsbeamte und Staatsbeamte rücksichtlich des Unfallversicherungs-Gesetzes.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Unfallversicherungs-Gesetz vom 6. Juli 1884 bezieht sich seinem § 1 zufolge nicht blos auf Arbeiter, sondern auch auf Betriebsbeamte, sofern deren Jahres-Arbeitsverdienst 2 000 *M.* nicht übersteigt, wogegen es gemäss § 4 keine Anwendung findet auf Beamte, welche in Betriebsverwaltungen des Reichs, eines Bundesstaates oder eines Kommunalverbandes mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellt sind. Keineswegs besteht hiernach der von dem Vorderrichter aufgestellte Gegensatz zwischen ‚Betriebsbeamten‘ und ‚Staatsbeamten‘, denn auch der § 4 setzt Betriebsbeamte voraus und schliesst nur bestimmte Klassen derselben (nämlich die nicht in Privatbetrieben, sondern in den speziell bezeichneten öffentlichen Betriebsverwaltungen mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellten) von der Unfallversicherung aus (vergl. auch § 4 Abs. 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885). War also der Kläger Betriebsbeamter im Dienste der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft gewesen, und ist er als Betriebsbeamter in den Dienst des Beklagten übergetreten, so lässt sich ihm die Beamteneigenschaft im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 6. Juli 1884, falls dessen Voraussetzungen im übrigen vorliegen, nicht absprechen, auch wenn dem Umstande, dass Kläger als Bremser im Dienste des Staates, wie vorher im Dienste der Gesellschaft, bahnpolizeiliche Funktionen zu erfüllen hatte, kein Gewicht beizulegen wäre.“ (Entsch. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. Mai 1890; Jurist. Wochenschrift, 1890, S. 205.)

Kartenwerke.

Post- und Eisenbahnkarte des Deutschen Reiches, bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts. 20 Blätter, Maassstab 1 : 450000. Verlag des Berliner Lithographischen Instituts (Julius Moser), Berlin W. 35, Potsdamer Strasse 110. Preis unaufgezogen kolorirt 40 *M.*, unkolorirt 35 *M.*

Auf der Karte, welche in dreifarbigem Druck (blaues Flussnetz, schwarzes Strassen- und Eisenbahnnetz und rothe Bezeichnung derjenigen Strassen, auf denen Posten verkehren, mit besonderer Hervorhebung der letzteren mit Personenbeförderung) ausgeführt ist, sind die Post- und Telegraphenanstalten, sowie die Eisenbahnstationen, die Eisenbahnlinien, Chausseen und die jederzeit für Frachtfuhrwerk fahrbaren Wege (sogenannte gebesserte Wege) angegeben.

In betreff der Eisenbahnstationen ist ersichtlich gemacht, ob dieselben rechts oder links an der Bahn liegen.

Einen besonderen Werth gewinnt die Karte dadurch, dass das Fluss- und Strassennetz unmittelbar auf Grund der neuesten topographischen Spezialkarten (Generalstabskarten und Messtischblätter) wiedergegeben, die Wegelängen bis auf Zehntelkilometer angegeben sind.

Mit der Treue der Zeichnung verbindet sich Sauberkeit und Klarheit des Stiches und Druckes.

Verschiedenes.

Ein Tunnelprojekt für die Nordamerikanische Central-Pacificbahn.

In Nordamerika beschäftigt man sich gegenwärtig mit dem grossartigen Plane, die Central-Pacific-Eisenbahn (Newyork-San Francisco) mittelst Tunnelanlagen durch den Felsrücken der Sierra Nevada hindurchzuführen, um auf solche Weise die grossen Beschwerden, Gefahren und Unkosten zu beseitigen oder doch zu vermindern, welche dem Eisenbahnverkehr alljährlich aus den winterlichen Schneestürmen erwachsen. Bekanntlich traten die Schneewehen dort im letztvergangenen Winter in besonderer Stärke und mit ungewöhnlich langer Dauer auf, so dass der Betrieb für ganze Wochen unterbrochen werden musste. Ohne Trank und Speise, dem Frost und Unwetter ausgesetzt, mussten Hunderte von Personen, Passagiere wie Bahnbeamte, viele Tage in den Zügen zubringen, die in den ungeheuren Schneemassen stecken geblieben waren. Zahlreiche schwere Erkrankungen, Unfälle aller Art, oft mit tödtlichem Ausgang, gehörten zu den gewöhnlichen traurigen Folgen derartiger Vorkommnisse.

Durch Bohrung von Tunnels in 1 000 Fuss Tiefe unterhalb der Höhe des Gebirges und zugleich unter der tiefsten Schneelinie hofft man nun, wenn auch nicht in vollem Umfange, so doch bis zu einem gewissen sehr erheblichen Grade Abhilfe schaffen zu können. Der Tunnelbau ist auf 10 Millionen Dollars veranschlagt und würde zu seiner Ausführung Jahre in Anspruch nehmen, da die Bohrungen meistens durch festen Felsen gehen müssten. Andererseits würde aber nach Vollendung des Werkes der Aufstieg von 1 000 Fuss auf jeder Seite des Gebirges und damit ein entsprechend grosser Aufwand an Zeit und auch Kosten vermieden werden; die schweren kostspieligen Berglokomotiven wären dann beispielsweise ganz zu entbehren. Auch fielen die durch die Schneewehen veranlassten bedeutenden Aufwendungen für Räumung und Reparatur der Bahn fort. Selbstverständlich würde die Abkürzung der Fahrt und demgemäss der Reisedauer auch für die Passagiere von grossem Vortheil sein. Dazu kommt als gewichtigster Grund die Beseitigung der Gefahr, welche eine Gebirgsfahrt zur Winterszeit bei Sturm und und Schnee mit sich bringt, ein Grund, der für sich allein hinreichen dürfte, um die Ausführung des Planes zu rechtfertigen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Königlich Ungar. Staatseisenbahnen. Infolge heftiger Wolkenbrüche wurde der Bahnkörper auf der Linie Nagy-Szeben-Kis Kapus zwischen den Stationen Vizakna und Ladámas am 3. Juli a. c., auf der Strecke Nagy-Varad-Vaskoh zwischen den Stationen Belényes und Vaskoh hingegen am 4. Juli derart unterwaschen, dass der Güterverkehr eingestellt werden musste.

Die Dauer der Verkehrsstörung wird voraussichtlich 4 Tage betragen.

Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Budapest, am 9. Juli 1890. (1524)

2. Güterverkehr.

Gütertarif für den Verkehr Elberfeld-Oberhessen. Die Stationen der Strecken Krebsöge-Radevormwald, Bensberg-Hoffnungsthal und Sarnau-Frankenberg sowie die Stationen Solingen (Süd) und (Nord) werden am 10. Juli in den Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und der Grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. Mai 1887 aufgenommen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 4. Juli 1890. (1525)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 1 vom 1. Oktober 1889. Mit Gültigkeit vom 1. Juli lfd. J. ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie Oelsaaten zwischen den Stationen Wien-Westbahnhof, Wien-Donaukaibahnhof, Wien-Lagerhaus, Kleinschwechat, Oberlaa und Graz (U. W. B.) und (S. B.) einerseits und
Basel und Schaffhausen } andererseits
Singen und Konstanz }
um je 5 Cts. (4 ₰) für 100 kg.

München, den 4. Juli 1890. (1526)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 3 vom 1. September 1886. Mit Gültigkeit vom 1. Juli lfd. J. ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie Oelsaaten zwischen Iglau einerseits und den Stationen
Basel und Schaffhausen } andererseits
Singen und Konstanz }
um je 5 Cts. (4 ₰) für 100 kg.

München, den 4. Juli 1890. (1527)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 4 vom 10. Oktober 1888. Mit Gültigkeit vom 1. Juli lfd. J. ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz sowie Oelsaaten zwischen den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (ausnahmlich Husiatyn, Podgorze-Bonarka, Podgorze-Plaszow und Saybusch-Zablocie), sowie der K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn einerseits und den Stationen
Basel und Schaffhausen } andererseits
Singen und Konstanz }
um je 5 Cts. (4 ₰) für 100 kg.

München, den 4. Juli 1890. (1528)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Die Unterabtheilungen 4 und 7 des Ausnahmetarifs 2 für Façoneisen (Seite 4 des Tarifnachtrags VIII) erhalten mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab folgende Fassung:

4. Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben, sowie eiserne Nieten, Schrauben und Muttern zum Schiffs- und Brückenbau;
7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte.

Ferner werden die für Blankenburg i. Th. bestehenden Frachtsätze (Ausnahmetarif Nr. 4 für Fluss- und Schwerspath und Nr. 5 für Gyps) mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. ab aufgehoben.

Erfurt, den 6. Juli 1890. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. Juli d. J. gelten die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 im Südwestdeutschen Tarifheft 1 auch für die Beförderung von Thomasschlacken im Verkehr zwischen St. Ingbert einerseits und den im Ausnahmetarif 4 desselben Tarifhefts vorgesehenen Lothringischen und Luxemburgischen Stationen andererseits.

Strassburg, den 4. Juli 1890. (1530)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer und Rheinisch-Westfälisch-Vorarlberger Güterverkehr. Vom 1. August d. J. ab kommen in den obengenannten Verkehren die nach dem Kurs e sich ergebenden Frachtsätze zur Erhebung.

Köln, den 7. Juli 1890. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Alt-Münsterol transit und Delle transit einerseits und Basel loco und transit andererseits vom 1. Dezember 1886 tritt mit Ablauf des Monats August ausser Kraft.

Derselbe wird durch einen neuen, theilweise ermässigte, theilweise erhöhte Frachtsätze enthaltenden Tarif ersetzt, welcher gegen Ende Juli zum Preise von 40 ₰ für das Stück von unserer Drucksachenkontrole hierselbst zu beziehen ist. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau über die Höhe der neuen Frachtsätze auf Erfordern Auskunft.

Strassburg, den 10. Juli 1890. (1532)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Einrichtung der Station Münchehof für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen. Am 1. August d. J. wird die an der Strecke Seesen-Osterode a/Harz zwischen Seesen und Gittelde gelegene, z. Z. nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Münchehof für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet.

Ueber die Höhe der im Verkehr mit den übrigen diesseitigen Stationen zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die diesseitigen Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 7. Juli 1890. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten die Nachträge I zu Heft 1 und 4 und IV zu Heft 2 und 3 mit neuen bezw. abgeänderten Frachtsätzen der Ausnahmetarife 1 (Weintrauben als Eilgut), 2 b (Eier etc.), 4 a und b (Wolle), 5 a und b (Getreide), 6 (leere Säcke), 7 (gedörrtes Obst), 14 (frisches Obst) und 15 (Heu und Stroh) in Kraft.

Die Station Liptó-St.-Miklós der Kaschau-Oderberger Eisenbahn scheidet aus dem Ausnahmetarife 5 a (Getreide) — Heft 2 und 3 — am 1. September d. J. aus. An letzterem Tage erhalten auch einige mit Erhöhungen verbundene Druckfehlerberichtigungen Gültigkeit.

Die Tarifnachträge sind durch die Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Dresden, am 7. Juli 1890. (1534)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die Frachtsätze und Kurszuschläge des Ausnahmetarifs 6 a u. b für Kolinec gelten vom 10. d. Mts. ab auch für Holzsendungen von Malonic, soweit für letztere

Station nicht direkte Frachtsätze in Nachtrag IX zu Heft 1 des Verbandstarifs enthalten sind.

Dresden, am 9. Juli 1890. (1535)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. August 1890 tritt zum obenbezeichneten Tarife der X. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Tarifvorschriften, Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Tariftabellen. Exemplare des Nachtrages können von den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 8. Juli 1890. (1536 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1890 wird der Ausnahmetarif 9 (Eisen etc.) nach Stettin trans. unter denselben Bedingungen, wie in den Staatsbahn-Verkehren Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) - Berlin, auch auf solche Sendungen von Eisen und Stahl einschliesslich Panzerplatten, deren Verwendung zum Bau von Seeschiffen nachgewiesen wird, ausgedehnt.

Berlin, im Juli 1890. (1537 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Vom 10. Juli d. J. ab werden die Stationen der Neubaustrecken Sarnau - Frankenberg und Bensberg - Hoffnungsthal des Direktionsbezirks Elberfeld in den Tarif für vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 5. Juli 1890. (1538)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokal - Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 15. d. Mts. an gültige Nachtrag 3 herausgegeben, welcher verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 7. Juli 1890. (1539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Ermässigte Frachtsätze für Rollgerste-Transporte ab Budapest nach Brody trs. und Podwoloczyska trs. Mit 1. August n. St. 1890 treten für Rollgerste-Transporte in Wagenladungen à 10/m Kilogramm im Ungarisch-Südwestrussischen Grenzverkehre nachstehende ermässigte Kartirungssätze in Kraft:

von Budapest-Jozsefvaros nach Brody trs. . . . . 149,87 kr.
„ Budapest-Jozsefvaros nach Podwoloczyska trs. . . . 169,67 „
„ Budapest-Dunapart nach Brody trs. . . . . 150,17 „
„ Budapest-Dunapart nach Podwoloczyska trs. . . . 169,97 „
„ Budapest (St. E. G.) nach Brody trs. . . . . . . 155,17 „
von Budapest (St. E. G.) nach Podwoloczyska trs. . . . . 174,97 kr.
pro 100 kg.

Wien, am 4. Juli 1890. (1540)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. 160 000 kg alte Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 18. d. Mts. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 7. Juli 1890. (1541)
Gr. Direktion.

---

4. Offene Stellen.

Techniker gesucht. Im Entwerfen und Zeichnen von Geleisanlagen und einfachen Brückenbauwerken bewanderter Techniker gesucht. Besoldung nach Uebereinkommen; Stellung bei guten Leistungen dauernd. Anerbieten unter Beifügung der Befähigungsnachweise und der Lebensbeschreibung sind baldigst an uns einzusenden.

Düsseldorf, den 3. Juli 1890. (1542)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Berg.-Märk.).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur selbstständigen Aufnahme eines Nivellements von 8—10 Kilometer Länge in sehr coupirtem Terrain im Ausland wird zum Eintritt bis spätestens am 15. cr. ein

Eisenbahn-Ingenieur oder Geometer

gesucht. Kenntnisse der französischen Sprache erwünscht. Offerten mit Zeugniss-Copien oder Referenzen und Angabe der Gehaltsansprüche unter J. P. 3322 an die Exped. d. Blattes.

Prämiirt, imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff

„Stereos“

Bestes Fabrikat

R. Bovermann & Cie. in Beuel a. Rhein.

„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten.“

Die billigste u. beste Badeeinrichtung ist ein Patent-Badestuhl von L. Weyl, Berlin, Mauerstr. 11. Prospecte gratis.

20,000 Mark.

Ein technisch gebildeter Comp. mit obigem Kapital wird zu einem patentirten, international wichtigen Eisenbahnzweck sofort gesucht. Alle vorbereitenden Arbeiten vollendet. Nur bona fide u. Selbstinteressenten mögen sich melden sub J. W. 2860 bei Rudolf Mosse, Berlin SW.

Dr. H. Zerener's giftfreies, geruchloses u. feuersicheres

Pat. Antimerulion

aus der chemischen Fabrik **Gustav Schallehn**, Magdeburg, ist anerkannt das einzig brauchbare

Hausschwammmittel

für alle Eis- und Wohnhäuser, Museen, Kirchen, Schulen, Bureaux, Bergwerke etc. Depôt in: Berlin, J. G. Braumüller & Sohn, Zimmerstr. 35.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)





Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt für Eisenbauten.**

Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 55. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Berlin, den 16. Juli 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Tagesordnung der am 30. Juli 1890 in Dresden zusammentretenden Vereinsversammlung.

(Die Vereinsversammlung tagt in der Aula der Technischen Hochschule, Bismarckplatz Nr. 9.)

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins.

II. Antrag der vormaligen Direktion der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn auf Uebertragung der bei der Mehrzahl der Ungarischen Bahnen bestehenden Einrichtung der Kilometer-Werthmarken auf den Verein.
Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.
(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.)

III. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Fortführung der Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte bis zum Jahre 1892 einschl.
Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.)

IV. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Aenderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“.
Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.)

V. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Bekanntgabe der Nummern der mit Vereins-Lenkachsen versehenen Wagen durch die Vereinszeitung.
Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.)

VI. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Bestimmungen in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens.
Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.
(Berichterstattende Verwaltung: Verwaltungsrath der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

VII. Anträge der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Südbahn-Gesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 21 Absatz 2 des Vereins-Wagenübereinkommens.
Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.
(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.)

VIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt auf Vervollständigung der zur Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen gehörenden Drucksachen.
Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.)

IX. Antrag der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in § 17 Absatz 2 (unter a) des Vereins-Wagenübereinkommens, bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Beigabe einer neuen Anlage (I a), enthaltend die Bestimmungen über die Uebergangsfähigkeit fremder Wagen.
Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.
(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrheinische — zu Köln.)

X. Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens mit den durch den I. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen eingeführten neuen Bestimmungen.
Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.
(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrheinische — zu Köln.)

XI. Antrag der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Ergänzung des Artikels 30, Ziffer 4 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.
Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehrs.
(Berichterstattende Verwaltung: Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

XII. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements, des Uebereinkommens zu diesem Reglement und des Verschleppungsübereinkommens.
Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehrs.
(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt auf Abänderung des § 6 der Vereinssatzungen.
Ausschuss für die Vereinssatzungen.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.)

XIV. Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Besonderer Ausschuss.
(Berichterstattende Verwaltung: Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.)

XV. Beschlussnahme über den Entwurf eines neuen Paragraphen (117 a) der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, betreffend die Einschränkung der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf Krümmungen.
Technischer Ausschuss.
(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.)

XVI. Beschlussnahme über den Entwurf neuer Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen.
Technischer Ausschuss.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

XVII. Antrag des technischen Ausschusses auf Aenderung der Meldungs- und Einsendungsmuster für die Statistik der Radreifenbrüche.
Technischer Ausschuss.
(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

XVIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Aufhebung der Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbeamten.
Ausschuss für Angelegenheiten der Statistik.

XIX. Ergänzungswahlen für die ständigen Ausschüsse.

XX. Rechnungslegung der geschäftsführenden Verwaltung über die Verwaltung der Vereinskasse.

XXI. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Verwaltung der Ruhegehaltskasse für Vereinsbeamte.

XXII. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Vereinsversammlung.

Berlin, im Juni 1890.
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Wex.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

Die Nachrichten des vorliegenden Berichtsjahres schliessen sich, was die allgemeine Eintheilung der Statistik betrifft, dem Vorjahre streng an. Um eine leichtere Vergleichung zu ermöglichen, sind den Gesammtergebnissen auch diejenigen der beiden Vorjahre — 1887 und 1886 — beigefügt worden.

Die im Rechnungsjahre 1888 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnverwaltungen sind unter 97 Nummern aufgeführt und zerfallen — wie im Vorjahre — in folgende drei Hauptabschnitte:

a) Deutsche Eisenbahnen,
b) Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen und
c) Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen.

Hervorzuheben ist, dass die Strecken der theils in das Eigenthum des Preussischen, theils in das Eigenthum des Sächsischen Staates übergegangenen Berlin-Dresdener Eisenbahn unter den Linien des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt bezw. der Sächsischen Staatsbahn aufgeführt sind. Die in Rumänien belegenen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (224,07 km) sind im Jahre 1888 von einem Sequestor verwaltet worden und demnächst in die Verwaltung der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen übergegangen. Letztere ist nicht in der Lage gewesen, die statistischen Nachrichten über diese Linien zu liefern, woraus sich die Verminderung der Bahnlänge der Gruppe „Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen“ erklärt. Die Kirchheimer Eisenbahn, welche aus dem Vereine geschieden ist, hat Materialien für das Rechnungsjahr 1888 nicht mehr geliefert und erscheint deshalb nicht in dem vorliegenden Jahrgange der Statistik. Zum ersten Male erscheinen in der Statistik:

1. die 10,4 km lange Eisenbahn Farge-Vegesack, welche am 31. Dezember 1888 dem Betriebe übergeben wurde und Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist. Die Leitung des Betriebes hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover übernommen und führt denselben für Rechnung der Eigenthümerin und unter Gestellung der Güterwagen, während die unmittelbare Leitung des Betriebes dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Bremen übertragen worden ist;
2. die 71,52 km lange, nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betriebene Wismar-Karower Eisenbahn. Die von Hornstorf (Station der Wismar-Rostocker Eisenbahn nächst Wismar) über Neukloster, Warin, Brüel, Sternberg und Goldberg nach Karow (Station der Güstrow-Plauer Eisenbahn) führende Bahn ist Eigenthum einer Aktiengesellschaft und wurde am 14. November 1887 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Der Betrieb der Bahn ist dem Bauunternehmer Lenz in Stettin auf 15 Jahre verpachtet;
3. die von der Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn betriebene, der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen gehörige, am 1. Mai 1888 eröffnete 67,45 km lange Linie von Hatna über Gurahumora und Wama nach Kimpolung;
4. die 89,40 km lange, im Eigenthum einer Aktiengesellschaft befindliche Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), welche am 23. Oktober 1887 für den allgemeinen Verkehr eröffnet und von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft in den Betrieb übernommen wurde.

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1888 eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds verwaltet wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Die Bahn- und Betriebslängen der drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das Betriebsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1888			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1888			Betriebslänge im Jahresdurchschnitte		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen Bahnlänge	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	30 967 (30 780)	8 384 (7 516)	39 351 (38 296)	39 628 (38 542)	38 980 (37 916)	39 534 (38 469)	39 169 (38 100)	38 523 (37 496)	39 076 (38 032)
2	Oesterreich.-Ungarische Bahnen	20 162 (19 552)	3 802 (3 454)	23 964 (23 006)	24 737 (23 583)	24 499 (23 327)	24 731 (23 577)	24 299 (22 956)	24 049 (22 703)	24 293 (22 950)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	4 965 (5 167)	573 (474)	5 538 (5 641)	6 110 (6 174)	6 031 (6 101)	6 106 (6 170)	6 036 (5 937)	5 963 (5 860)	6 032 (5 933)
	zusammen	56 094 (55 499)	12 759 (11 444)	68 853 (66 943)	70 475 (68 299)	69 510 (67 344)	70 371 (68 216)	69 504 (66 993)	68 535 (66 059)	69 401 (66 915)

Da die Durchschnitts-Betriebslänge des Betriebsjahres 1887 66 915 km betrug, so hat sich dieselbe im Jahre 1888 um 2 486 km oder um 3,72 Hundertstel vermehrt.

Die Ermittelung der Bahnlänge erfolgt dadurch, dass jede mit eigenen durchgehenden Geleisen versehene Bahnstrecke in ihrer Längenachse gemessen wird. Bei der Längenermittelung ist für jede Station der Schwerpunkt des Verkehrs maassgebend. Als solcher gilt die Mitte des Stationsgebäudes oder die Mitte des Dienstraumes solcher Stellen, welche als selbständige Anfangs- oder Endpunkte für die Beförderung von Personen oder Gütern bestehen. Die Länge jeder Strecke ist demgemäss von Mitte zu Mitte des Stationsgebäudes oder des erwähnten Dienstraumes oder, wenn letzterer fehlt, der Mitte der Abfahrtsplätze gemessen. Die Ermittelung der in der vorstehenden Tabelle angegebenen Betriebslängen im Jahresdurchschnitte ist dagegen auf die Weise erfolgt, dass diejenigen Strecken, hinsichtlich welcher im Laufe des Betriebsjahres eine Veränderung stattgefunden hat, nicht in ihrer vollen Länge, sondern nur im Verhältniss der Tage, während welcher dieselben im Betriebe der betreffenden Verwaltung gestanden haben, zur Berechnung gelangt sind.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt in dem Berichtsjahre an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 30 060 (29 034) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 402 012 (389 360) m. Hierunter befanden sich:

1. 897 (897) Brücken oder rund 3 Hundertstel der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen über 30 m und
2. 4 042 (3 858) Brücken oder rund 13 Hundertstel der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen von 10 bis einschliesslich 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Maass der weitesten Oeffnung als maassgebend betrachtet worden ist. Auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen der Brücken unter 1. entfielen rund 28 und unter 2. rund 34,5 Hundertstel.

Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 77,3 (75,6) km, diejenige der Tunnels 252,4 (248,7) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingeleisig 53 879 (53 014) km, zweigeleisig 15 523 (14 314) km und drei bezw. viergeleisig 61 (61) km.

Diese Zahlen vertheilen sich auf die einzelnen Bahngruppen folgendermaassen:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Von der Bahnlänge sind eingeleisig	zweigeleisig	drei- bezw. viergeleisig
		Kilometer		
1	Deutsche Bahnen	27 606 (27 126)	11 799 (11 176)	61 (61)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	21 405 (20 925)	2 554 (2 008)	— —
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	4 868 (4 963)	1 170 (1 139)	— —

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise betrug bei den Deutschen Bahnen 16 446 (16 054) km, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 128 (5 803) km und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 952 (1 946) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 24 526 (23 803) km und die Gesammtlänge aller Geleise 109 652 (105 647) km. Von der Gesammtlänge der Geleise entfallen auf die eingeleisigen Strecken 49,1 (50,2), auf die zweigeleisigen 28,3 (27,1), auf die drei bezw. viergeleisigen Strecken 0,2 (0,2) und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise 22,4 (22,5) Hundertstel.

Der Oberbau war bei den sämmtlichen Vereinsbahnen ausgeführt und zwar 1. auf 923 (989) km mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 2. auf 92 114 (89 442) km mit breitfüssigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 3. mit eisernem Oberbau u. zw.: a) 5 809 (5 732) km auf Langschwellen, b) 10 312 (8 988) km auf Querschwellen, c) 1 km auf Einzelunterlagen, d) 54 (53) km anderer Bauart, 4. auf 438 (442) km mit Oberbau auf Steinwürfeln.

Von der Gesammtlänge aller Geleise kommen auf Schienen aus Eisen 34 071 (36 101) km, aus Stahl 67 004 (60 985) km und auf Schienen aus Eisen und Stahl 8 576 (8 560) km.

Die Spurweite der Geleise ist bei den Deutschen Bahnen — mit Ausnahme der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, bei welcher dieselbe 1,436 m beträgt — die volle (normale) (1,435 m); von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen haben 13 — darunter 4 Nebenbahnen — eine solche von 1,436 m, die übrigen die volle; von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen dagegen — wie im Vorjahre — 9 die volle Spurweite, 3 eine solche von 1,436 m, die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn eine solche von 1,440 und die Chimay-Eisenbahn von 1,445 m.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 148 124 (142 981) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Von der Bahnlänge lagen 21 183 (20 474) km = 31 (30) Hundertstel derselben in waagerechten Strecken, in Neigungen über 1 : 40 dagegen 114 (110) km und zwar: 58 km in dem Bezirke der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, 11 km in dem Bezirke der Bayerischen Staatsbahnen, je 7 km in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, 6 km im Gebiete der Badischen Staatsbahnen, je 5 km in den Bezirken der Böhmischen Nordbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) und der Rumänischen Staatsbahnen, 3 km im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrheinische), 2 km im Bezirk der Ungarischen Nordostbahn und je 1 km in den Bezirken der Eisenbahndirektionen Altona und Köln (rechtsrheinische), der Kolomeaer Lokalbahnen und der Prinz Heinrichbahn. In geraden Strecken lagen 49 679 (48 326) km oder 72 (72) Hundertstel der Bahnlänge und 214 (215) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 m; von letzteren enthielten u. a. die Bayerischen Staatsbahnen 30 km, die Sächsischen Staatsbahnen 38 km, der Direktionsbezirk Berlin 8 km, Elberfeld 14 km, Hannover 4 km, Köln (linksrheinische) 3 km und Köln (rechtsrheinische) 5 km, die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen 34 km, die Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg 3,8 km, die Böhmischen Kommerzialbahnen und die Kolomeaer Lokalbahnen je 3 km, die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) 12 km, (Ungarische Linien) 4 km, die K. K. priv. Südbahn und die Königlich Ungarischen Staatsbahnen 7 km, die Barcs-Pakraczer Bahn 10 km, die Holländische 3 km und die Prinz Heinrichbahn 4 km. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke — 50 m — besassen (wie im Vorjahre) die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in dem Gebiete der Vereinsbahnen vorhanden: 11 314 (10 667) Stationen und Haltestellen, 1 466 (1 460) Signal-Zwischensta-

tionen und 10 697 (10 392) Telegraphenstellen mit Schreib- oder Sprechwerken.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug bei den Deutschen Bahnen 133 468 (128 855) km, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 56 983 (55 810) km, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 15 415 (15 101) km, bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 205 866 (199 766) km; der Zuwachs beträgt mithin gegen das Vorjahr 3,05 Hundertstel.

Ferner besassen die sämmtlichen Vereinsbahnen 288 (273) Zeigerwerke, 22 331 (21 413) Morsewerke, 2 551 (2 029) Fernsprecher, 348 (390) tragbare Schreibwerke, 857 (864) Werke anderer Art, 4 040 (4 110) Blockwerke und 66 632 (65 200) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1888 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen derselben genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den Deutschen Bahnen 750 980 871 (733 911 157) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 513 172 076 (5 728 710 335) ℳ und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 589 887 803 (639 075 751) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 854 040 750 (7 101 697 243) ℳ. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Von dem Gesammtbetrage des genehmigten Anlagekapitals sind zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden:

1. seitens des Deutsch-Nordischen Lloyd 900 000 ℳ für Hafenbauten und Beschaffung von Dampfschiffen;
2. seitens der Lübeck-Büchener Eisenbahn 234 960 ℳ als Beitrag zu den Anlagekosten der ehemaligen Fähranstalt bei Lauenburg und 932 378 ℳ als Beitrag zum Bau der Elbbrücke bei Lauenburg;
3. seitens der Westholsteinischen Eisenbahn 195 488 ℳ für die Dampffähranlage zwischen Karolinenkoog und Tönning;
4. seitens der Buschtêhrader Eisenbahn 13 Millionen Mark für den Ankauf des Steinkohlenwerkes Buschtêhrad-Rapitz, von welcher Summe 11 802 992 ℳ verwendet sind;
5. seitens der Graz-Köflacher Eisenbahn 8 869 548 ℳ für den Bergwerksbesitz und die Industriebahnen;
6. seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 8 092 141 ℳ für die Ostrau-Michalkowitzer Bergwerksbahn, 5 270 747 ℳ für den anderweiten Besitzstand und 12 383 239 ℳ für den Bergwerksbesitz;
7. seitens der Mährisch-Schlesischen Centralbahn 6 800 000 ℳ für den Bau der Strecke Troppau-Zauchtl, welcher seit einer Reihe von Jahren eingestellt ist;
8. seitens der Oesterreichischen Nordwestbahn 1 756 916 ℳ für den antheiligen Erwerb der Wiener Verbindungsbahn und 1 797 980 ℳ, sowie 1 023 875 ℳ für die Herstellung von Beamten- und Arbeiterkolonien;
9. seitens der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 47 733 334 ℳ für den Erwerb der Domänen, Berg- und Hüttenwerke, 8 709 566 ℳ für das Inventar derselben, Materialvorräthe usw. und 12 294 454 ℳ für die sonstigen Immobilien und die Werksbahn Lissava-Anina;
10. seitens der Südbahn-Gesellschaft 11 792 740 ℳ für die Anlage der elektrischen Bahn Mödling-Brühl, für den Antheil an dem Erwerb der Wiener Verbindungsbahn, das Schienenwalzwerk Graz, die Arbeiterhäuser in Marburg, die Hotels in Toblach, Semmering und Abbazia, sowie 4 514 593 ℳ und 1 733 498 ℳ für Materialvorräthe;
11. seitens der Niederländischen Rhein-Eisenbahn 5 Millionen Mark zur Betheiligung an dem Unternehmen der Leiden-Woerdener Eisenbahn.

Ferner sind von der Badischen Staatsbahnverwaltung 2 299 805 ℳ und von der Pfälzischen Maximiliansbahn 811 565 ℳ als Beihilfe zur Erbauung der Gotthardbahn geleistet worden. Die ausserdem von anderen Verwaltungen zur Erbauung der Gotthardbahn geleisteten Zuschüsse sind nicht angegeben worden.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1888 verwendeten Anlagekapitals betrug:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	überhaupt	im Jahresdurchschnitte	auf 1 km Bahnlänge
		Mark		
1	bei den Deutschen Bahnen	10 149 341 264 (9 972 485 584)	10 057 408 820 (9 915 259 499)	257 636 (260 140)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	6 226 906 121 (6 060 239 384)	6 187 264 606 (4 497 207 118)	270 195 (272 787)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 184 419 668 (1 238 531 930)	945 788 135 (988 835 945)	219 418 (225 147)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	17 560 667 053 (17 271 256 898)	17 190 461 561 (15 401 302 562)	258 862 (261 480)

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2713 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zum Jahresbericht der geschäftsführenden Verwaltung für die Zeit von Anfang Juli 1888 bis dahin 1890 (Nr. 1 der Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2891 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausschussberichte zu Nr. II, IX und XV der Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2907 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Ausschussbericht zu Nr. XVII der Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2939 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausschussberichte zu Nr. V, VII und X der Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat Mai d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 39 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 491,03 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 917 Schnellzüge, 2 629 Personenzüge und 292 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 838. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13 232 497 Zugkm bezw. 295 851 801 Achskm. Von den Verspätungen wurden 1 505 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 333 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 251,88 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 7,89 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 2 090 Anschlüsse versäumt (gegen 645 in demselben Monat des Vorjahres und 1 384 im Vormonat). Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 13 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugbezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Braunschweigische Landeseisenbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen. Infolge Zerstörung der Geleise durch wolkenbruchartigen Regen sind 24 Züge ausgefallen.

Fahrplan-Veränderungen.

Nachdem im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg mit dem 1. Juni d. J. eine erhebliche Beschleunigung der meisten Züge stattgefunden hat und damit die Anschlüsse auf den Hauptbahnen vielfache Verbesserungen erfahren haben, soll mit Beginn des Winterfahrplans auch auf den wichtigeren Nebenbahnen eine raschere Beförderung durch Einführung besonderer Personenzüge herbeigeführt werden. Einige dieser Verbesserungen werden jedoch schon mit dem 20. d. Mts. ins

Leben treten und damit dem stärkeren Reiseverkehr noch zu gute kommen. In letzterer Beziehung ist namentlich die Verbindung zwischen Posen und Bromberg einerseits und Colberg bezw. Stolp und Stolpmünde andererseits hervorzuheben. Man kann demnächst bei Benutzung der Frühzüge von Posen und Bromberg über Schneidemühl-Neustettin, also auf geradestem Wege, schon 1.15 Nachm. in Colberg und 1.20 Nachts in Stolp eintreffen; die Reise von Bromberg nach Stolp und zurück kann sogar mit Aufenthalt von über 1½ Stunden in Stolp in einem Tage zurückgelegt werden. Ein Blick in den jetzigen Fahrplan ergibt, welche erheblichen Vortheile an Reisezeit damit für alle an diesem Eisenbahnwege liegenden Ortschaften erzielt werden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt.

Im Inseratentheil der heutigen Nummer dieser Zeitung (S. 556) befindet sich eine, die Betriebseröffnung der neuen Bahnstrecke Pratau - Torgau am 15. Juli d. J. betreffende Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt. Wir machen auf diese Bekanntmachung besonders aufmerksam und knüpfen daran die Mittheilung, dass die neue Bahnlinie mit den Stationen Eutzsch, Rackith, Bietegast, Globig, Trebitz-Elbe, Pretzsch, Sachau, Wörblitz, Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Neiden und Welsau bei der Station Pratau von der Linie Wittenberg - Bitterfeld abzweigt, die Kreise Wittenberg und Torgau, bezw. die fruchtbare Elbniederung in denselben, durchschneidet und bei Torgau in die Linie Falkenberg - Eilenburg einmündet.

Mit Ausschluss der Haltepunkte Eutzsch, Bietegast, Sachau, Neiden und Welsau sind sämmtliche Bahnhöfe und Haltestellen mit Empfangsgebäuden, Güterschuppen, Laderampen und Ladestrassen für den Freiladeverkehr ausgerüstet. Auf den vorgenannten Haltepunkten, welche lediglich dem Personenverkehr dienen, befinden sich nur Wartehallen. Auf den Haltepunkten Eutzsch, Bietegast, Sachau und Welsau ist auch davon Abstand genommen, dieselben mit Beamten zu besetzen. Der Fahrkarten-Verkauf findet hier am Zuge durch den Zugführer statt, welcher auch Reisegepäck annimmt, soweit dessen Beförderung von den Haltepunkten überhaupt zugelassen ist.

Durch die Herstellung der neuen Nebenbahn werden Ackerbau und Viehzucht der reichen Elbniederung den Anstoss zu weiterer kräftiger Entfaltung erhalten. Für die vorhandenen ausgedehnten Waldungen wird die Möglichkeit besserer Nutzbarmachung gewonnen und den gewerblichen Anlagen eine werthvolle Erleichterung des Absatzes verschafft. Nicht zu unterschätzen sind auch die Vortheile, welche den Bewohnern des Bahngebiets durch die Verbindung mit den Städten Wittenberg und Torgau, als Sitzen der Kreisbehörden und der Gerichte, sowie als Absatzorten und Bezugsquellen für Verbrauchsgegenstände erwachsen werden.

Zugleich mit der neuen Bahnlinie werden drei Privatanschlussgeleise an dieselbe gebaut, auf Bahnhof Globig nach einer daselbst vom Mühlenbesitzer Knopf in Wittenberg errichteten Niederlage, von welcher aus Getreide und Düngemittel vertrieben werden sollen, dann zur Verbindung des Thonrohrwerkes Dommitzsch und endlich zu den Ziegeleien von Damm, Mahla und Otto Wenk in Torgau.

Sächsische Staatsbahnen.

Am 15. d. Mts. sind die Neubaustrecken Freiberg-Halsbrücke und Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit der Zweiglinie Brand-Langenau für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

An diesen Strecken liegen die Stationen Freiberg (Bahnhof), Schachtbahnhof Freiberg (Haltestelle), Tuttendorf (Haltestelle), Halsbrücke (Bahnhof), Berthelsdorf (Haltestelle), Brand (Bahnhof), Müdisdorf (Haltepunkt), Grosshartmannsdorf (Bahnhof), Erbisdorf (Haltestelle), Himmelsfürst (Haltestelle), Langenau (Bahnhof).

Der Haltepunkt Müdisdorf dient lediglich der Personenbeförderung; auf den Haltestellen Tuttendorf, Erbisdorf und Himmelsfürst findet nur Personen- und beschränkter Güterverkehr statt; dagegen sind die Verkehrsstellen Schachtbahnhof Freiberg, Halsbrücke, Brand bei Freiberg, Grosshartmannsdorf und Langenau für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Crefelder Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1889/90 zusammen 326 923 *M.* (gegen 327 257 *M.* im Vorjahre) und die Ausgaben 211 011 (220 349) *M.*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 115 912 (106 908) *M.* bezw. einschliesslich der Einnahme aus der Kiesgrube von 119 713 *M.* Hiervon erhält der Erneuerungsfonds 37 493 (37 348) *M.*, der Bilanz-Reservefonds 3 375 (3 150) *M.* und der Spezial-Reservefonds 2 228 (2 213) *M.* Nach Abzug der Eisenbahnsteuer und der persönlichen Gewinnantheile verbleiben 71 269 *M.*, von welchen 67 500 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 4½% und die verbleibenden 3 769 *M.* zum Vortrag auf die nächstjährige Rechnung bestimmt sind.

Die am 8. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung genehmigte den Abschluss und ertheilte der Verwaltung Entlastung.

In dem Jahresbericht wird mitgetheilt, dass die Verhandlungen wegen eines Anschlusses der Bahn an den Bahnhof der Staatsbahn in Viersen perfekt ist. Die Kosten von etwa 120 000 *M.* können vorläufig aus den Beständen der Bahn gedeckt werden.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Nach dem Rechnungsabschluss betrugen im Jahre 1889 die Gesammteinnahmen 991 425 *M.* (gegen 955 051 *M.* im Jahre 1888), während die Betriebskosten 650 540 (619 521) *M.* erforderten. Zur Verzinsung der Prioritätsanleihe dienten 238 780 (239 600) *M.*, zur Tilgung der Anleihe 21 220 (20 400) *M.*, zur Verzinsung der schwebenden Schuld 80 873 (etwa 75 000) *M.*, Vortrag 12 *M.* Ende 1889 betrug das Tilgungskonto 12 620 (11 400) *M.*, der Erneuerungsfonds 132 402 (129 402) *M.*, der Reservefonds I. 10 067 (9 842) *M.*, und der Reservefonds II. (gesetzlich) 41 000 (20 000) *M.*

Kohlentarife.

Das „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlicht eine eingehende aktenmässige Darstellung: „Die Einführung des Einpfennigtarifs für die Beförderung Oberschlesischer und Westfälischer Kohlen nach Berlin." Die ersten Versuche der Einführung Oberschlesischer Steinkohlen nach Norddeutschland und insbesondere nach Berlin, welches damals ausschliesslich durch Englische Kohlen versorgt wurde, fielen in die Jahre 1848 und 1849. Englische Kohlen kosteten damals in Berlin 33—35 Silbergroschen für die zu 4 Scheffeln oder Zollcentnern gerechnete Tonne. Da der Preis der Oberschlesischen Kohlen an Ort und Stelle etwa 10 Sgr. für die Tonne betrug, ergab sich für die Beförderungskosten nach Berlin, falls der Wettbewerb ermöglicht werden sollte, der Betrag von etwa 24 Sgr. Bei einer Entfernung der Oberschlesischen Kohlengruben von Berlin von einigen 70 Meilen entsprach diese Fracht dem Satze von rund 1 ₰ für den Centner und die Meile. In der That sind zu diesem Frachtsatze, dem nachmals vielgenannten Einpfennigtarife, im Sommer 1849 einzelne mit Oberschlesischen Kohlen beladene Sonderzüge, über welche versuchsweise ein Uebereinkommen zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, der damaligen Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, erzielt wurde, nach Berlin befördert worden. Obwohl diese ersten Versuche insofern vollständig geglückt waren, als der Absatz der Kohlen in gewünschter Weise vor sich ging, stellten sich der Fortsetzung des Unternehmens die grössten Schwierigkeiten entgegen. Es bestand keine Uebereinstimmung unter den beiden Eisenbahnen über die endgültige Festsetzung der Fracht, die beiderseitigen Antheile an derselben und über die Zugeständnisse, welche die Niederschlesiche Bahn bei diesem Anlass für die Beförderung ihres eigenen Kohlenbedarfs auf den Oberschlesischen Strecken verlangte. Ferner fehlte es an dem nöthigen Wagenparke, den zur Beförderung einer grösseren Anzahl von Zügen erforderlichen Ausweichungsvorrichtungen auf den Bahnen und an einem ausreichenden Kohlenlagerplatze in Berlin. Endlich war die Breslauer Verbindungsbahn noch nicht vollständig zur Befahrung mit Lokomotiven eingerichtet, so dass die Probetransporte dort mit Pferden hatten bewegt werden müssen. Die Staatsregierung nahm sich der Sache im Interesse der Hebung der einheimischen Industrie aufs Lebhafteste an. Es fanden langwierige Verhandlungen mit der Verwaltung der Oberschlesischen Bahn statt, die sich schliesslich (1852) mit dem Frachtsatz von 24 Sgr. für die Tonne einverstanden erklärte, von welchem die Oberschlesische Bahn 8 Sgr. und die Niederschlesisch-Märkische Bahn 16 Sgr. erhielt. In Westfalen war die Aufgabe für Einführung des Tarifs ungleich schwieriger, da die in Betracht kommenden Bahnen sich sämmtlich im Besitze von Privatverwaltungen oder Einzelstaaten befanden. Die Verhandlungen hierüber zogen sich bis zum Jahre 1859 hin, bis endlich in einer vom Oberbergamt zu Dortmund auf den 22. November 1859 berufenen Versammlung von Bergbautreibenden die Vertreter einer Anzahl Zechen sich bereit erklärten, die Bürgschaft für eine über Minden hinaus zu befördernde Menge von 500 000 Ctr. Kohlen zu übernehmen. Die betheiligten Eisenbahnverwaltungen des Norddeutschen Verbandes hatten ihrerseits in den Verbandssitzungen vom 21. Juni, 9. August und 4. November 1859 sich zur Beförderung einer solchen Menge bis Magdeburg und darüber hinaus zum Satze von 1 ₰ für den Centner und die Meile, welchem jedoch für jede Wagenladung von 100 Ctr. 2 Thlr. Expeditionsgebühren und 2 Thlr. Streckenzuschlag hinzugefügt werden sollten, bereit erklärt. Auf Andrängen der Zechen wurde in der Verbandssitzung vom 13./14. Januar 1860 der Streckenzuschlag von 2 Thlr. fallen ge-

lassen und in der Sitzung vom 2./3. März 1860 auch von Seiten der Vertreter der Hannoverschen Staatsbahn die bisher vorbehaltene Zustimmung ihrer Regierung vorläufig erklärt. Nachdem alsdann der Minister die hier angenommenen Tarifbestimmungen genehmigt hatte und die erforderlichen Vorbereitungen für die Transporte seitens der Eisenbahnen getroffen waren, trat die Vereinbarung im Laufe des Jahres 1860 ins Leben. Die garantirten 500 000 Ctr. waren zu Anfang des Jahres 1861 bereits vollständig versandt und der Absatz der Kohlen in gewünschter Weise vor sich gegangen, weshalb in der Sitzung des Norddeutschen Verbandes vom 11. Januar 1861 auf Ansuchen der Zechen eine Verlängerung der Einrichtung beschlossen wurde. Im Februar desselben Jahren erlitten die Transporte infolge von Differenzen zwischen Braunschweig und Hannover eine kurze Unterbrechung. In der Sitzung der betheiligten Verwaltungen vom 4. März 1861 kam sodann ein festes, bis zum 1. März 1864 gültiges und von da ab mit einjähriger Frist kündbares Uebereinkommen zustande, durch welches unter Wegfall der Garantiepflicht der Zechen die bezeichneten Frachtsätze für Kohlen in Sonderzügen unverändert beibehalten wurden. Aus der Darstellung lassen sich einerseits die Schwierigkeiten, mit welchen die besprochenen Verkehrsmaassregeln zu kämpfen hatten, ermessen, wie andererseits der hervorragende Antheil erkennen, welchen die Staatsregierung an der Einleitung der Verhandlungen und deren endlichem Zustandekommen genommen hat. Der Einpfennigtarif war, wie in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 21. März 1860 von Seiten der Regierung festgestellt worden ist, der billigste Frachtsatz, zu welchem bis dahin jemals in Deutschland, ja in Europa und auf der ganzen Erde transportirt worden war. Seit seiner ersten Einführung ist derselbe im Laufe der Zeit für Steinkohlen wie für alle geringwerthigen Massengüter der niedrigsten allgemeinen Tarifklassen zu dem regelmässigen Frachtsatz für weitere Entfernungen (über 100 km) auf den Preussischen Staatsbahnen und auf den meisten Deutschen Bahnen geworden, in zahlreichen Verkehrsrichtungen aber noch erheblich — bis nahe an die Hälfte dieses Satzes heran — unterschritten. Insbesondere sind bekanntlich für den Absatz Oberschlesischer und Westfälischer Kohle nach weiten, früher ausschliesslich von der Englischen Kohle beherrschten Norddeutschen Gebieten, namentlich den Küstengebieten der Ost- und Nordsee, zum Theil bis weit ins Land hinein, Frachtsätze eingeführt, welche den „Einpfennigtarif“ zum Theil bedeutend unterbieten. Für die allgemeine Ermässigung der regelmässigen Kohlentarife auf jenen Satz waren von besonders entscheidendem Einfluss die Festsetzung der normalen Frachtsätze des Spezialtarifs III auf 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer (d. i. 1 Silberpfennig für die Centnermeile), womit die Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1880 in allen ihren regelmässigen Gütertarifen vorangingen, und speziell für den Oberschlesischen Kohlenbezirk der Erwerb der dortigen Privatbahnen durch den Staat im Jahre 1884, in dessen Folge im Binnen- und Wechselverkehr jener Bahnen die früheren höheren Kohlentarife endlich allgemein nach den billigeren Taxen des allgemeinen Staatsbahntarifs umgerechnet wurden.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Enteignung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Kläger gründet den erhobenen Entschädigungsanspruch in erster Linie auf das Nachbarrecht. Diesen Charakter hat der Anspruch auch, insofern er sich auf den Mangel der erforderlichen Schutzvorrichtungen stützt. Denn § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, welcher den Unternehmer zur Herstellung der zur Abwendung von Schaden von den Nachbargrundstücken erforderlichen Anlagen verpflichtet, begründet unmittelbar keinen besonderen im Rechtswege zu verfolgenden Anspruch der Betheiligten, da vielmehr über die bezüglichen Obliegenheiten des Unternehmers lediglich die Verwaltungsbehörde zu entscheiden hat. Hat die Verwaltungsbehörde entsprechende Anordnungen nicht getroffen, so bleiben den Interessenten ihre nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen insbesondere aus dem Nachbarrechte sich ergebenden Entschädigungsansprüche. Ein solcher Anspruch würde aber aus eigenem Recht dem Kläger nur zustehen, wenn während seiner Besitzzeit seinem Grundstück von der stattgehabten Enteignung unabhängig ein Schade aus dem Betriebe der Eisenbahn z. B. durch Immission von Feuerfunken und dergl. entstanden wäre. In dieser Art ist aber der Anspruch nicht begründet worden. — Ebenso wie die Frage der Nothwendigkeit der Enteignung ist auch die Entscheidung über den Gegenstand derselben, sowie auch die Enteignungserklärung selbst der richterlichen Kognition entzogen und ausschliesslich den Verwaltungsbehörden zugewiesen. (§§ 21, 22, 32 Enteign.-Ges.) Nur allein für die Entschädigungsfrage tritt auf Anrufen der Betheiligten richterliche Entscheidung ein. (§§ 30, 31 a. a. O.) Es entzieht sich daher auch der richterlichen Prüfung, ob in dem Verfahren, betr. die Planfeststellung (§ 15 a. a. O.) ein Verstoss vorgekommen ist.“ (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. März 1890 in S. Z./Altdamm-Colberg. Eisenb.; Jurist. Wochenbl. 1890. S. 170.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. (Berichtigung von Tarifnachträgen.) Der Text der nachstehenden ab 1. Juli 1890 gültigen Tarifnachträge für den bezeichneten Verkehr hat wie folgt zu lauten:

1. Im Nachtrage III zum Theil II, Heft 1.
   „Die im Nachtrage I des Verbandtarifes, Theil II, Heft 1, auf Seite 6 und 7 enthaltenen Frachtzuschläge“ ..... etc. (bisheriger Text).
2. Im Nachtrage III zum Theil II, Heft 2.
   „Die im Nachtrage I des Verbandtarifes, Theil II, Heft 2, auf Seite 3 und 4 enthaltenen Frachtzuschläge“ ..... etc. (bisheriger Text).
3. Im Nachtrage III zum Theil II, Heft 3.
   „Die im Nachtrage I des Verbandtarifes, Theil II, Heft 3, auf Seite 4 und 5 enthaltenen Frachtzuschläge“ ..... etc. (bisheriger Text).
4. Im Nachtrage II zum Theil III, Heft 2.
   „Die im Nachtrage I des Verbandtarifes, Theil III, Heft 2, auf Seite 4 enthaltenen Frachtzuschläge“ ..... etc. (bisheriger Text).

Wien, am 7. Juli 1890. (1543)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Pratau-Torgau. Am 15. Juli d. J. wird die 41,86 km lange normalspurige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Pratau nach Torgau mit den Zwischenstationen Eutzsch, Rackith, Bietegast, Globig, Trebitz-Elbe, Pretzsch, Sachau, Wörblitz, Dommitzsch, Elsnig-Elbe, Neiden und Welsau dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Von diesen Stationen sind die Bahnhöfe Pratau, Pretzsch und Dommitzsch, sowie die Haltestellen Rackith, Globig, Trebitz-Elbe, Wörblitz und Elsnig-Elbe für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, ausserdem die Bahnhöfe Pratau, Pretzsch und Dommitzsch für die Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Bahnhöfe Pretzsch und Dommitzsch, sowie die Haltestellen Rackith und Globig geeignet. Dagegen dienen die Haltepunkte Eutzsch, Bietegast, Sachau, Neiden und Welsau nur dem Personenverkehr.

Die neue Bahnstrecke, welche Anschluss in Pratau an die Linie Halle-Wittenberg und in Torgau an die Linie Eilenburg-Cottbus hat, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Dessau unterstellt und der Bauinspektion II daselbst zugetheilt.

Für diese Bahnlinie haben Gültigkeit: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, sowie die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan sind besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 11. Juli 1890. (1544)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung auf den normalspurigen Sekundärbahnen Freiberg-Halsbrücke und Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf nebst Zweigbahn Brand-Langenau. Am 15. Juli d. J. werden die normalspurigen Sekundärbahnen Freiberg-Halsbrücke mit den Verkehrsstellen Bahnhof Freiberg, Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Schachtbahnhof Freiberg und Tuttendorf und Endbahnhof Halsbrücke und die von der Haltestelle Berthelsdorf der Staatseisenbahn Freiberg-Moldau ausgehende Linie Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit den Verkehrsstellen Berthelsdorf, Bahnhof Brand, Haltepunkt für Personenverkehr Müdisdorf und Endbahnhof Grosshartmannsdorf nebst der Zweigbahn Brand-Langenau mit den Verkehrsstellen Brand, den Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Erbisdorf und Himmelsfürst und dem Endbahnhof Langenau nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. I.)

Die Kilometerzeiger und Tarife für den Gütertransport auf den neuen Betriebsstrecken sind in gesondert herausgegebenen Nachträgen enthalten.
Dresden, am 12. Juli 1890. (1545)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Juli d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungs - Güterverkehr dienende Haltestelle Plossa für den Eil- und Fracht-Stückgut-Verkehr eröffnet.
Erfurt, den 9. Juli 1890. (1546)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. August d. J. an kommen für Eilgut, Stückgut, Spezialtarif A 2 und III im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande, die seither in den Tarifheften Nr. 1 und 3 enthaltenen Kilometerentfernungen in den Spalten b, c und d der Kilometertafeln I und II, bezw. die ziffermässig im Anhang zum Tarifheft Nr. 2 nachgewiesenen Frachtzuschläge der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen für die Frachtberechnung nicht mehr in Anwendung.
Die Ermittelung der Frachtsätze für diese Güterklassen hat vom genannten Zeitpunkte an, gleichwie seither für die übrigen Güterklassen, nur mehr auf Grund der in Spalte a aufgeführten, bezw. im Heft Nr. 2 Seite 36 bis 103 verzeichneten Tarifkilometer zu erfolgen.
Insoweit die hiernach sich ergebenden Frachtsätze des Spezialtarifs III gleich oder billiger sind, als die für einzelne Artikel desselben z. Z. bestehenden Ausnahmetarifsätze, treten die letzteren ausser Kraft.
Die in den Stations-Tariftabellen unter II F b nachgewiesenen Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen, Spezial- und Ausnahmetarife bleiben bis auf weiteres in Gültigkeit.
Hannover, den 8. Juli 1890. (1547)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Vom 20. d. Mts. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der betr. Stationen ab finden die im Nachtrage IV zum Staatsbahn - Gütertarife Elberfeld-Erfurt vom 1. Oktober 1889 enthaltenen Kilometer und Frachtsätze
a) für Lichtenfels und Meiningen im Verkehr mit den Stationen der Neubaustrecke Bensberg-Immekeppel,
b) für Lichtenfels im Verkehr mit den Stationen der Neubaustrecke Sarnau-Frankenberg auch auf die gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn
gleichmässig Anwendung.
Köln, den 11. Juli 1890. (1548)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 16. d. Mts. werden die Stationen Eutin, Plön und Tornesch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in die im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Altona bestehenden Ausnahmetarife 5 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I und 6 für Eisen und Stahl, auch verzinkt usw. des Spezialtarifs II aufgenommen.
Ueber die zur Erhebung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.
Köln, den 16. Juli 1890. (1549)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Birkenbringhausen, Ernsthausen, Forsbach, Frankenberg, Hoffnungsthal, Münchhausen, Rösrath, Simtshausen und Wetter (Hess.-Nass.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den direkten Verkehr mit diesseitigen Stationen einbezogen.
Wegen der Frachtberechnung geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.
Oldenburg, den 11. Juli 1890. (1550B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Köln (rechtsrh.)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Der am 15. d. Mts. in Kraft tretende Nachtrag XIX zum Gütertarife vom 1. April 1887 enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen Entfernungen für die an den Neubaustrecken Cöthen-Aken und Pratau-Torgau gelegenen Stationen sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Elsterwerda (Oberl. Bhf.), Gera Th. und W. G., Plagwitz-Lindenau Th., Röderau, Torgau, Weida Th., Zeitz Th. und Zschakau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.
Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.
Köln, den 10. Juli 1890. (1551)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. d. Mts. sind die auf Deutschem Gebiet gelegenen Stationen Goch und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in den Gütertarif Köln (rrh.)-Breslau aufgenommen worden und scheiden deshalb aus dem Deutsch-Niederländischen Gütertarif, Heft 3 (Verkehr mit dem Direktionsbezirk Breslau) aus.
Elberfeld, den 9. Juli 1890. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. d. Mts. an ist die Station Füssen der Privatlokalbahn Oberdorf b. Biessenhofen - Füssen in den direkten Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben auf Anfragen die Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen Auskunft.
Hannover, den 9. Juli 1890. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Vom 15. Juli d. J. ab werden die zum Bezirk der unterzeichneten Direktion gehörenden Stationen Meine und Rötgesbüttel in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze für die genannten Stationen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen auf Wunsch Auskunft.
Magdeburg, den 9. Juli 1890. (1554)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung von Mais in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Russischen Südwestbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel zur seewärtigen Ausfuhr tritt mit dem 4/16. Juli cr. ein Spezialtarif in Kraft.
Druckexemplare zum Preise von 10 ₰ sind in unserer Fahrkartenausgabe Südbahnhof käuflich zu haben. (1555H&V)
Die Direktion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Basel und Waldshut einerseits, sowie Stationen der Schweizerischen Bahnen und den rechtsufrigen Zürichsee-Dampfbootstationen andererseits gültigen „allgemeinen Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. September 1888“ ist mit Gültigkeit vom 15. Juli l. J. der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Aenderungen der Artikel 21 und 36 der Tarifvorschriften, sowie Aenderungen der Güterklassifikation.
Karlsruhe, den 11. Juli 1890. (1556)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 6 (für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten) vom 15. September 1884 ist mit Gültigkeit vom 15. Juli 1890 der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält ein neues Artikelverzeichniss, welches von dem seitherigen insofern abweicht, als der Artikel „Moharsamen (Ungarische Hirse)“ in demselben nicht mehr aufgeführt ist, und als der Artikel „Kleie“ den Beisatz erhalten hat: „grobe und reine.“
Der Artikel „Moharsamen“ wird indessen noch bis zum 14. Oktober l. J. zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 6 abgefertigt.
Karlsruhe, den 11. Juli 1890. (1557)
Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahn. In dem Spezial-Export-Tarif für die Beförderung von Mehl etc. von Stationen der Südwestbahnen über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel vom 8/20. November v. J. ändern sich vom 1./13. Juli cr. die für die Strecke bis Prostken angegebenen Lokalfrachten der Südwestbahnen und somit auch die Gesammtfrachten nach Königsberg etc. Demnächst gelten für Mehl wiederum die Sätze des Getreidetarifs. (1558H&V)
Die Direktion.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. August 1890 tritt der Nachtrag V zu Theil II des Gütertarifs vom 15. November 1885 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I—IV enthält.
München, den 6. Juli 1890. (1559)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. August 1890 treten in Kraft:
a) III. Nachtrag zum Gütertarif Theil II, Heft I v. 1/5. 1887.
b) IV. Nachtrag zum Gütertarif Theil II, Heft II v. 1/5. 1887.
c) III. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft III v. 1/5. 1887.
d) IV. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II. Heft IV v. 1/5. 1887.

Die Nachträge zu a und b enthalten u. a. geänderte und neue Ausnahmetarife für verschiedene Artikel, der Nachtrag zu a ausserdem auch eine Bestimmung wegen Erhöhung der Frachtsätze des Haupttarifs. Ferner treten einzelne Beschränkungen in den direkten Verkehrsverbindungen dadurch ein, dass einige Oesterreichische bezw. Ungarische Stationen in die neuen Ausnahmetarife der

Hefte I und II nicht wieder aufgenommen wurden.

Soweit die Nachträge für das Tarifheft I und II Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung und Beschränkungen mit sich bringen, bleiben die bisherigen direkten Frachtsätze noch bis zum 1. Oktober 1890 bestehen.

Die Nachträge sind durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Endbahnen zu erlangen.

Dresden, am 10. Juli 1890. (1560)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. September d. J. treten neue, erhöhte Kurszuschläge zu den Frachtsätzen der Hefte 1 und 2 des Sächsisch-Oesterreichischen, sowie 1 und 3 des Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verbands - Gütertarifs sammt bisherigen Nachträgen in Kraft. Bis zur Ausgabe der diese Zuschläge enthaltenden Tarifnachträge sind dieselben bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Dresden, am 12. Juli 1890. (1561)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verband, Verkehr Werrabahn - Sachsen. Mit Gültigkeit vom 1. August 1890 und, soweit Erhöhungen eintreten, vom 15. September 1890 treten im Verkehr zwischen den Stationen Immelborn, Liebenstein-Schweina, Marksuhl und Salzungen der Werrabahn einerseits und Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatsbahn andererseits anderweite Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe derselben ist von Ende Juli d. J. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erhalten.

Erfurt, den 10. Juli 1890. (1562)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4. Vom 1. September l. J. ab gelangen neben den Frachtsätzen des vorbezeichneten Tarifs an Stelle der bisherigen Kurszuschläge erhöhte Frachtzuschläge zur Erhebung, welche das Vierfache der im Nachtrag III zu Theil II, Heft 4 unter I der betreffenden Tabelle aufgeführten Zuschläge betragen.

Breslau, den 15. Juli 1890. (1563)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Der in dem Saarkohlen-Ausnahmetarife Nr. 5 für den Verkehr nach Baden vom 1. Juli 1890 enthaltene Frachtsatz von Quirscheid nach Mühlacker (Bad. B.) mit 0,57 *M.* für 100 kg findet vom 15. Juli l. J. ab auch auf den Verkehr nach Mühlacker (Württembg. B.) Anwendung.

Köln, den 12. Juli 1890. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Lokal-Güterverkehr. Am 1. August l. J. tritt zum Tarife Theil II, Heft 3, d. d. 1. Juni 1888, der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Einbeziehung fehlender Sätze, theilweise geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Nimburg, Schimitz und Schönpriesen einerseits und anderen gesellschaftlichen Oesterr. Stationen andererseits, Schnittsätze für den Verkehr zwischen Nimburg (St. E. G.) und Lokalbahnstationen, theilweise geänderte Bestimmungen des Ausnahmetarifes 7 für Horn- und Borstenvieh, Einbeziehung der Station Schimitz in die Ausnahmetarife 7, 8 und 10, Berichtigungen etc.

Exemplare werden in wenigen Tagen bei der Direktion in Wien, I. Pestalozzigasse 8, erhältlich sein.

Wien, am 11. Juli 1890. (1565)

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. September d. J. tritt der „Elbeumschlags-Tarif für Galizien“ in Kraft.

Derselbe enthält, in einem Hefte vereinigt, Frachtsätze für die Elbeumschlagsplätze Aussig - Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai u. z. Frachtsätze für Klassengut-Tarife, Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Den Frachtsätzen sind Kursdifferenzen beigedruckt, um welche dieselben ab 1. September d. J. zu erhöhen sind.

Ausser der hierdurch bedingten Erhöhung haben die Frachtsätze gegenüber den bisher gültigen mannigfache Erhöhungen erfahren.

Die Tarife Galizien-Laube bezw. Schönpriesen-Umschlag, Aussig-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. März 1886 sammt Nachträgen treten mit 31. August d. J. ausser Kraft.

Wien, am 12. Juli 1890. (1566)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarif Nordwest-Böhmen-Laube und der Nachtrag III zum Tarif Dresden-Elbkai-Nordwest-Böhmen in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Kurszuschlagsbeträge „d“, welche ab 1. September d. J. den Frachtsätzen zugeschlagen werden, sowie Frachtsätze für Schiefer.

Wien, den 12. Juli 1890. (1567)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Korkholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Brünn	2,26 *M.*
Von Schönpriesen-Umschlag nach Brünn	2,21 „
Von Dresden-Elbkai nach Brünn	2,66 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 11. Juli 1890. (1568)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Pilézucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Modran	0,80 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag von Modran	0,75 „
Nach Dresden-Elbkai von Modran	1,16 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 11. Juli 1890. (1569)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlag mit Oesterreich. Am 1. September d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag VIII zum Tarif Oesterreich-Laube,
Nachtrag VIII zum Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz,
Nachtrag IX zum Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag,
Nachtrag VII zum Tarif Oesterreich-Dresden-Elbkai.

Dieselben enthalten Frachtsätze für Steine, Schiefer etc. und die Bestimmung, dass ab 1. September d. J. die Kurszuschlagsbeträge „d“ zur Anwendung zu kommen haben.

Wien, den 12. Juli 1890. (1570)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Vom 1. August d. J. ab findet von den an der Strecke Naumburg-Artern gelegenen Haltestellen Kirchscheidungen und Balgstädt, sowie dem Haltepunkt Kleinjena direkte Abfertigung von Reisegepäck statt.

Die zur Anwendung kommenden Gepäckfrachtsätze sind im Nachtrag II bezw. IV zum diesseitigen Staatsbahn-Personentarif enthalten.

Erfurt, den 9. Juli 1890. (1571)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vom 15. Juli l. J. angefangen werden in den Verkehrsbeziehungen Wien-Turnau und Wien-Jungbunzlau die Fahrpreise für einfache Personenzugs-Fahrkarten ermässigt.

Dieselben betragen:

Wien-Turnau I. Kl. fl. 16,86, II. Kl. 12,16, III. Klasse 7,01 inkl. Stempel,
Wien-Jungbunzlau I. Kl. fl. 15,35, II. Kl. 11,01, III. Kl. 6,25 inkl. Stempel.

Sofern sich die normalen Preise in den zwischenliegenden Relationen theuer stellen sollten, als obige ermässigte Preise, werden letztere eingehoben. Im übrigen werden ab 15. Juli l. J. sämmtliche Fahrpreise für einfache Schnell- und Personenzugs-Fahrkarten zwischen Wien-Nordwestbahnhof einerseits und Stationen der Strecken Kolin-Parschnitz, Rositz-Seidenberg, Josefstadt-Liebau, Chlumetz-Mittelwalde bezw. Wildenschwert und der an diese Linien anschliessenden Flügelstrecken andererseits bedeutend ermässigt.

Wien, den 12. Juli 1890. (1572)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. V.)

Nr. 13. Jahrgang 1890. Berlin, am 16. Juli 1890.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A H	943 944	1 1	Kiste „	leer leer	14 2,5	1	Königstein	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
2	A M	49971	1	Ballon	Säure	94	2	Nürnberg C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
3	B	10	1	Pack	Düten	13,5	3	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
4	B B	1262	1	Fass	leer, gebr.	98	4	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
5	C C C B S	—	1	Block	Kupfer	9	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	G B C	627	1	Bürde	Stahl	54	6	Solingen Nord	„	
7	G G	2791	1	Fass	Papiermacheewaaren	20	7	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	G K	1406	1	Korb	Holzwaaren	25	8	Marburg	K. E.-D. Hannover	
9	G K	763	1	Fass	—	—	9	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
10	G S L & C	7888	1	Kiste	Schmirgelpapier	8	10	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
11	G W	—	2	—	schmiedeeis. Rohre	39	11	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
12	H	569	1	Pack	Schnüre	9	12	Lahr	Badische Stsb.	
13	H	1	1	—	gusseis. Deckel	3,5	13	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
14	H	—	1	Gebund	4 eis. Ringe	5	14	Deutzerfeld	„	
15	H	1	1	Pack	5 leere Körbe	22	15	Dorsten	„	
16	H	16	1	eis. Fass	leer	50	16	Mülheim (Rhein)	K. E.-D. Elberfeld	
17	H B B	697 198	1	Kiste	Speck	114	17	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
18	H F	—	12	—	eis. Roste	9	18	Witzenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	HM	14	1	—	kleine Eisenbahnschiene	35	19	Oberlahnstein	„	
20	J B	1877	1	Fass	leer, gebr.	55	20	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
21	J B C	1057	1	Kiste	leer, gebr.	33	21	„	„	
22	J H	—	1	Stück	Rundstahl (Achse)	54	22	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
23	J M J	4841/42	2	Kisten	Teigwaaren	22	23	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Frankfurt - Bornheim.
24	J W	2	1	Bürde	Stahl	69	24	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Remscheid.
25	K K	217	1	Kiste	unbekannt	76	25	Strassburg	Elsass-Lothring.	
26	K St	—	1	Stück	Hebel (aus Eisen)	16	26	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
27	M	16	1	Ballen	Speck	125	27	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
28	M A H	2033	1	—	Schraubenschlüssel	16	28	Münster	Rechtsrh. Köln	
29	MB 20	2338	1	Kiste	ansch. Brunnen	36,5	29	Stralkowo	K. E.-D. Bromberg	
30	M O	—	1	Päckchen in Packtuch	?	0,5	30	Eilg.-Abf.-Stelle Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
31	M R A	—	1	Block	Rohkupfer	7,5	31	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
32	P S	25	1	Sack	Wolle	15	32	Offenburg	Badische Stsb.	
33	R	1/2	2	Pack	4 Stück hölzerne Wannen	20	33	Marburg	K. E.-D. Hannover	
34	R	I II	2	—	Unterlagshölzer	20	34	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
35	R	4	1	Sack	rothe Wollfilzabfälle	9	35	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
36	R C	1251	1	Kiste	Garn	—	36	Werden	K. E.-D. Elberfeld	
37	S	1/12	8 4	Petrol.-fässer Oelfässer	—	395	37	Mannheim	Badische Stsb.	
38	S B	2387	1	Kübel	Schmierseife	25	38	Basel	„	
39	Z P u. S	1865/35	1	Fass	ansch. Oel	199	39	Stabigotten	K. E.-D. Bromberg	
40	Z Θ	3	1	Pack	Bandeisen	33	40	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	

B. Güter m. Adr. bez.:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
41	Paul Engler —	— —	1 1	Sack „	leer leer	2,5	41	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	J. G. Glitzner	—	1	Packet	Messerputzpulver (4 Büchsen)	2	42	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
43	Hohenstein W/Pr. Praust	—	1	—	grauer Reisekoffer —	—	43	Praust	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
44	roth	I	1	Stange	Rundeisen —	13	44	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
45	—	2399	1	—	Eisenbahnwagendecke mit 18 Stricken	—	45	Bruch	Rechtssrh. Köln	
46	—	2827 1266	2	—	Wagendecken —	—	46	Simbach	Bayerische Stsb.	
47	—	145236 95	1	Pack	2 schwarz polirte Sessel	8	47	Düren	Linksrh. Köln.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
48	/ roth	—	1	Stück	Flacheisen —	70	48	Riesa	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
49	weiss 111	—	1	—	runde Scheibe m. Ansatz für Drehbank	39	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50		—	3	—	eis. Kandel (halb offen)	43	50	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	P	4	1	—	eis. Platte —	15	51	Lemförde	Rechtsrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
52	—	—	1	—	eich. Bohle (6,30 lg., 0,30 hoch)	—	52	Mehlem	Linksrh. Köln	
53	—	—	1	Ring	Draht —	20	53	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
54	—	—	1	„	Draht —	25	54	Haan	„	
55	—	—	2	Kolli	Eisen	58	55	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	—	—	1	—	Eisentheil	5	56	Döbeln	Sächsische Stsb.	
57	—	—	1	Fass	s. g. Eiertonne, leer —	12	57	Rheda	K. E.-D. Hannover	
58	—	—	1	Stab	Flacheisen —	12	58	Düren	Linksrh. Köln	
59	—	—	1	—	Fussschemel —	1,5	59	Würzburg	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
60	—	—	4	—	polirte Kleiderhalterköpfe	1,5	60	„	„	
61	—	—	5	Kolli	Maschinen-Eisentheile	84	61	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezettelung: Offenbach.
62	—	—	4	„	Maschinentheile (Transmission)	77	62	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	„	
63	—	—	1	—	eis. Maschinenrad —	10	63	Krebsöge	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	—	1	Rolle	Messingbleche —	33	64	Detmold	K. E.-D. Hannover	
65	—	—	1	Pack	5 hölz. Pfähle —	25	65	Düren	Linksrh. Köln	
66	—	—	1	—	Pflugschaar —	1,5	66	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	1	—	rohe, offene, nasse Rindshaut	23	67	München C. B.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
68	—	—	1	—	eis. Rohr —	12	68	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
69	—	—	1	Korb	blecherne Rohrkniestücke	17	69	Memmingen	Bayerische Stsb.	ohne Bezeichnung u. Bezettelung.
70	—	—	1	Stange	Rundeisen, 1,25 m lg., 8 cm Durchmesser	51	70	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	im Bahnhof gef.
71	—	—	4	Stab	Rundeisen —	45	71	Krebsöge	K. E.-D. Elberfeld	98 cm lang, $3^1/_2$ cm Durchm.
72	—	—	1	—	Rundeisen —	9	72	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
73	—	—	1	Pack	Schaufelstiele —	25	73	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
74	—	—	2	—	Schiefertafeln —	0,5	74	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
75	—	—	2	Kolli	1 Spiralfeder 1 Stück Guss	33	75	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
76	—	—	2	Stangen	Stahl (rund) —	3	76	Luckenau	„	
77	—	—	2	Stück	Stahl —	18,5	77	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	2	Bund	Stahl —	78	78	Solingen Nord	„	Plombe Emmerich
78	—	—	2	„	Bandeisen —	41,5	78	Solingen Nord	„	Plombe Emmerich
79	—	—	1	Ring	Telegraphendraht —	73	79	B. Rittersh.	„	
80	—	—	1	Pack mit Draht	5 Unterlagsplatten —	23	80	Herford	K. E.-D. Hannover	2/6. auf der Strecke gef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B B	—	1	Fass	Bier —	78	1	Leitmeritz	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 22/6.
2	F	975	1	„	leer —	19	2	Altpaka	„	„ 17/6.
3	F B	—	1	Stück	Cotton —	9	3	Königinhof	„	„ 25/6.
4	F H	8	1	Sack	Holz- u. Drahtwaare	18	4	„	„	„ 28/6.
5	F K	1425	1	Kiste	unbekannt —	39	5	Königgrätz	„	„ 27/6.
6	H M	1399	1	Verschlag	Bilder —	54	6	M.-Budwitz	„	„ 26/6.
7	L G	4622	1	Kiste	unbekannt —	16,5	7	Altpaka	„	„ 20/6.
8	L M	—	1	Fass	leer, alt —	15	8	Korneuburg	„	„ 6/6.
9	M B N S	—	1	Sack	Baumwollwaare —	14	9	Wien	„	„ 25/6.
10	M F	2	1	Bund	Schiefertafel —	7	10	Kolin	„	„ 3/6.
11	S	1	1	Kiste	unbekannt —	34	11	M.-Budwitz	„	„ 24/6.
12	T	100	1	Ballen	unbekannt —	17	12	Liebstadtl	„	„ 28/6.
13	T R S	—	1	Stück	Calmuk —	8	13	Wien	„	„ 21/6.
14	U H	27205	1	Kiste	Calmuk —	71	14	Reichenberg	„	„ 23/6.
15	V C	—	1	Sack	Roggenmehl —	75	15	Senftenberg	„	„ 27/6.
16	Göding	—	1	Milchkanne	leer —	4	16	Zellerndorf	„	„ 17/6.
17	F. Junbuch	40	1	Bund	roh. Leinengarn —	14	17	Starkenbach	„	„ 28/6
18	Rieben	—	2	Milchkannen	leer —	15	18	Zellerndorf	„	„ 17/6.
19	roth	1036, 27	1	Brot	Zucker —	12,5	19	Starkenbach	„	„ 3/6.
20	—	1541	1	„	Zucker —	10	20	Korneuburg	„	„ 6/6.
21	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	9	21	B.-Skalitz	„	„ 17/6.
22	—	—	1	Stück	Latte, 5,7 m lang —	—	22	Chlumetz	„	„ 7/6.
23	—	—	2	Ballen	leere Säcke —	48	23	Chrudim	„	„ 19/6.
24	—	—	1	—	Stalllaterne —	—	24	Stockerau	„	„ 22/6.
25	—	—	1	Kollo	hölz. Thürgitter —	40	25	Laube	„	„ 21/6.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

5. Verdingungen.

Verdingung von Dezimalwaagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 10 Stück Dezimalbrückenwaagen für Güterschuppen von 1200 kg Wiegefähigkeit beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar oder Zehnpfennigpostmarken portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Dezimalwaagen“ zu dem auf Mittwoch, den 30. Juli 1890, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 9. Juli 1890. (1573)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Württb. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 28—30 dreiachsigen Personenwagen I./II. Klasse nach dem Coupésystem zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden auf dem technischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 6 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme der Lieferung wollen bis Freitag, den 1. August d. J. Mittags 12 Uhr verschlossen und mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Coupéwagen“
versehen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Mittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 10. Juli 1890. (1574)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

Main-Neckarbahn. Die Erbauung von 10 Personenwagen III. Kl. soll im Wege des öffentlichen Ausgebots vergeben werden. Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferzeit sind bis zum 28. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen“ uns einzusenden.

Zu genannter Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unserem Sitzungszimmer dahier stattfinden, zu welcher wir die Bieter einladen.

Dieselben sind 3 Wochen an ihr Gebot gebunden.

Zeichnungen und Bedingungen für die Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ von unserem Sekretariat zu beziehen.

Darmstadt, den 9. Juli 1890. (1575)
Direktion der Main-Neckarbahn.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als: Achswellen, Dreh- und Bohrspähne von Antimonlegirung, Bleikomposition, Eisen, Stahl, Kupfer, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Federstahl, Gekrätze von Roth- und Weissguss, Glasbruch, Gummi, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, Kupfer und Kupferblech, Messing, Neusilberblech, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Roststäbe, Rothguss, Schienen- und Zungenenden, Schleifsteine, Schrott von Schweisseisen und Flusseisen, Siederohre, Weichenzungen, Weissguss, sowie Leinen-, Plüsch- und andere Abfälle sol-

len im Wege des schriftlichen Anerbietungsverfahrens verkauft werden.

Bedingungen und die als Angebotsbogen zu benutzende Nachweisung der Materialien liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofrei Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet

am 29. Juli 1890, Vormittags 10 Uhr

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. August 1890.

Magdeburg, den 7. Juli 1890. (1576)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Techniker gesucht. Im Entwerfen und Zeichnen von Geleisanlagen und einfachen Brückenbauwerken bewanderter Techniker gesucht. Besoldung nach Uebereinkommen; Stellung bei guten Leistungen dauernd. Anerbieten unter Beifügung der Befähigungsnachweise und der Lebensbeschreibung sind baldigst an uns einzusenden.

Düsseldorf, den 3. Juli 1890. (1577)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Berg.-Märk.).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eingesendet.

Ich mache die Wahrnehmung, dass dem Reichs-Coursbuche — Ausgabe Juni 1890 — eine Eisenbahn-Uebersichtskarte beigelegt wurde, worin den ausgezogenen Meridianen die **spezielle Rolle zugedacht erscheint, die Zeitdifferenzen zwischen 2 Orten überhaupt und deren Zeitverhältniss gegen Greenwich insbesondere** — sofort ermitteln zu können.

Unter Berufung auf meine im Jahre 1885 erschienene „Eisenbahn- und Weltzeitkarte", sowie mit Hinweis auf Heft 11 (XI. Jahrg.) der „Deutschen Rundschau für Geografie und Statistik" Seite 513, worin der berühmte, nunmehr verewigte k. k. Regierungsrath Herr Anton Steinhauser über meine Intervention unter dem Titel: „Nachträgliches zum Nullmeridian und Weltzeit" ausdrücklich constatirt, dass ich der Erste war, der bei der Kartenerstellung den ausgezogenen Meridianen vorbesagte Rolle zugewiesen hat — erkläre ich unter Wahrung aller erworbenen Autorrechte: dass die Eingangs erwähnte Meridian-Zeittheilung in der Beilage des bezogenen Reichs-Coursbuches — ohne mein Hinzuthun aufgenommen wurde.

Wien, Juni 1890. **Emil Piechawski.**

Königliche Technische Hochschule zu Hannover.

Eröffnung des **Studienjahres 1890/91 am 1. Oktober 1890.** Einschreibungen erfolgen vom 1. bis 28. Oktober 1890 und für Vorlesungen des Sommers vom 1. bis 21. April 1891. — Programme vom Sekretariat zu beziehen.

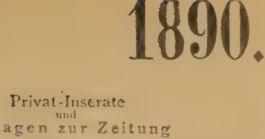
Hannover, im Juli 1890.

Der Rektor **Dolezalek.**

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren und eine Karte von S. Jourdan in Mainz bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 56. **Zeitung des Vereins** 1890.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Juli 1890.

Inhalt:

Was ist bestimmend für den Standort der Stations-Deckungssignale?

Zur Beurtheilung der Frage, wo die Stations-Deckungssignale: Abschlusstelegraphen, Blockstations-Telegraphen aufzustellen sind, ist in erster Linie der Umstand maassgebend, dass das Haltezeichen dieser Signalmaste ein unbedingtes ist. Kein Lokomotivführer darf an diesem Haltesignal vorbeifahren. Der Abschluss- bezw. der Block-Stationstelegraph bezeichnet also diejenige Stelle, bis zu welcher ein Zug fahren darf, wenn das Zeichen gegeben, dass die Einfahrt in die Station oder deren Durchfahrt verboten ist. Hierin liegt der wesentliche Unterschied mit den Französischen Stations-Deckungssignalen und dem Englischen distant-signal, welche ein Ueberfahren des vorgeschobenen Haltezeichens gestatten und zur Voraussetzung haben, dass ein Zug, welcher sich dem Signal „Einfahrt verboten" nähert, erst zwischen dem Bahnhofsanfang (der Endweiche) und dem betreffenden Deckungssignal zu halten hat, worin man den Vortheil zu sehen glaubt, dass der vor dem Bahnhof haltende Zug nach rückwärts durch das Verbotsignal gedeckt ist. Diese Deckung ist in Deutschland bei den Abschlusstelegraphen nicht vorhanden, aber auch bei dem Grundsatz der Zugfolge in Stationsabstand entbehrlich. Ein unbedingtes Halten vor dem Abschlusstelegraphen bei gesperrter Einfahrt kann man nur dann verlangen, wenn der Lokomotivführer des herankommenden Zuges den Mast selbst auf eine grosse Strecke vorher sehen kann oder wenn durch Vorsignale die Flügelstellung des Abschlussmastes vorher angekündigt wird.

Die Gefahren, welche einen Zug bei dem Befahren eines Bahnhofes, einer Haltestelle, Kreuzung oder Abzweigung bedrohen, bestehen vornehmlich in einem Auflaufen des Zuges auf einen in demselben Fahrgeleise haltenden Zug, in einem Zusammenstossen mit entgegenkommenden Zügen, welche etwa infolge glatter Schienen bis zur Eingangsweiche des anderen Bahnhofsendes durchgerutscht sind, in Zusammenstössen mit Rangirzügen oder einzelnen Wagengruppen. Wenn auch durch die Anlage von Ausziehgeleisen die Nothwendigkeit, die Hauptgeleise beim Rangiren zu benutzen, wesentlich eingeschränkt werden kann, so ist doch auf vielen Bahnhöfen eine Berührung der Hauptgeleise im Rangirgeschäft nie ganz zu vermeiden.

Aus diesen Hauptgefahrspunkten geht aber hervor, dass die Gefahr auf der hinter dem Abschlusstelegraphen liegenden Strecke nicht überall die gleiche ist, sondern dass bestimmte Gefahrpunkte bestehen, welche besondere Berücksichtigung erheischen. Das sind z. B. alle Eingangsweichen.

Das Bestreben, den Deckungssignalen die für die Anforderungen des Betriebes zweckmässigste Stelle zu geben, hat zu verschiedenen Lösungen geführt.

Einzelne Bahnverwaltungen haben es für die Sicherheit des Betriebes als ausreichend erachtet, die Abschlusstelegraphen soweit vor den Endweichen aufzustellen, dass der Lokomotivführer, selbst wenn er durch unvorhergesehene Zufälligkeiten z. B. infolge starken Nebels das Haltesignal erst in unmittelbarer Nähe jenes Telegraphen erkennen sollte, doch noch im-

stande ist, den Zug vor dem „Gefahrpunkte“ zum Stehen zu bringen. Es liegt aber der Gefahrpunkt nicht immer in der Eingangsweiche. Sofern auf dem für die Einfahrt von Zügen bestimmten Hauptgeleise bisweilen über die Eingangsweiche hinaus rangirt werden muss, ist der zu schützende Gefahrpunkt an derjenigen Stelle anzunehmen, bis zu welcher ein Rangirzug höchstens vorgezogen werden darf. Der Abschlusstelegraph muss also in solchen Fällen, wenn der vorbezeichneten Bedingung genügt werden soll, in einer beträchtlichen Entfernung vor der Eingangsweiche aufgestellt werden. Meistens wird es sich dabei um mehrere 100 m handeln. Die räumlich ausgedehnteste Rangirung wird die sein, dass ein Zug von grösster zulässiger Länge über die Endweiche vorgezogen wird, um in ein Nebengeleis gestellt zu werden. Demnach wurde von einer Seite als allgemeine Regel empfohlen

> den Abschlusstelegraphen um eine gewisse, je nach der Länge der Station und der Zuglänge zu bemessende Entfernung von der Spitze der Eingangsweiche abzurücken.

Diese Ansicht hatte ihre Anhänger und ihre Gegner; die Frage der zweckmässigsten Aufstellung der Abschlusstelegraphen blieb nach wie vor unentschieden, obgleich in der Praxis vorwiegend nach der angenommenen allgemeinen Regel verfahren wurde. Die gegen dieselbe geltend gemachten Bedenken sind hauptsächlich in der grossen Entfernung der Abschlusstelegraphen von dem Stationsgebäude und der dadurch bedingten schwierigeren Erkennbarkeit der Signalzeichen, in der unvermeidlichen sorgfältigen Kontrole der Leitungsdrähte, in der Schwierigkeit der unmittelbaren Verständigung zwischen dem diensthabenden Stationsbeamten und dem Personal eines vor dem entlegenen Abschlusstelegraphen etwa haltenden Zuges gesucht. Darauf hin ist von einigen Verwaltungen die Aufstellung der Abschlusstelegraphen in der Nähe der Eingangsweichen, nur etwa eine Maschinenlänge vor denselben unter gleichzeitiger Anwendung vorgeschobener, direkt bedienter „Avertirungssignale“ befürwortet worden. Man wollte damit die Bedenken beseitigen und führte als weiteren Vorzug an, dass der betreffende Weichensteller an der Eingangsweiche stets selbst in der Lage sei, etwa entstandene Unordnungen in dem Mechanismus des Abschlusstelegraphen oder in dessen Beleuchtung sofort zu beseitigen oder unschädlich zu machen. Besonderen Werth legte man auf die vorgeschobenen „Avertirungssignale“, durch welche man zu sichern hoffte, dass der Abschlusstelegraph niemals von einem Lokomotivführer überfahren werden würde. Die angewendeten Avertirungssignale deckten sich aber nicht mit dem Scheibenvorsignal der Signalordnung. Man gab vielmehr den dem Bahnhof zunächst stehenden Wärter der freien Strecke einen Streckentelegraphen, an welchem er für einen nach dem Bahnhof zufahrenden Zug das Langsam-Fahrsignal so lange zu belassen verpflichtet wurde, bis er sich, sei es durch Augenschein oder auf elektrischem Wege oder auf andere zuverlässige Weise, die bestimmte Ueberzeugung verschafft hatte, dass am Abschlusstelegraphen das Einfahrtssignal stand. „Vorsignale“ darf man diese Streckentelegraphen natürlich nicht nennen, da unter denselben nach der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nur Scheibensignale zu verstehen sind.

Man kann die Aufstellung des Abschlusstelegraphen in der Nähe der Eingangsweiche wohl nur dann gerechtfertigt finden, wenn über denselben nicht hinaus rangirt wird. Mögen auch die Stationsbeamten bei dieser Stellung des Abschlusstelegraphen weniger leicht als bei entfernt stehenden Signalen der Versuchung ausgesetzt sein, noch Rangirfahrten über die Eingangsweiche hinaus auf dem Hauptgeleise vornehmen zu lassen, während auf der vorliegenden Strecke sich bereits ein Zug in der Annäherung befindet, mögen auch diese Fahrten in eine Zeit verlegt werden, wo ein Zug überhaupt nicht zu erwarten ist und nöthigenfalls zu dem Zwecke die fraglichen Strecken nicht deblockirt werden, misslich erscheint es doch, wenn auf dem Einfahrtsgeleise über den Abschlusstelegraphen hinaus rangirt werden und die Sicherheit des Rangirdienstes lediglich in der Vorschrift gesucht werden muss, dass während dieser Zeit kein Zug von der Vorstation angenommen werden darf. Die Verständigung zwischen dem Stationsbeamten, dem die An- und Abmeldung der Züge obliegt, und dem das Rangirgeschäft leitenden Beamten wird — namentlich bei grösseren Bahnhöfen und lebhaftem Betrieb — nicht immer schnell und sicher genug vor sich gehen, um eine pünktliche Befolgung jener Vorschrift zu gewährleisten. Mehrfach vorgekommene Zusammenstösse zwischen einfahrenden Zügen und Rangirzügen bestätigen diese Ansicht.

Zur Sicherung der über den Abschlusstelegraphen hinaus vorziehenden Rangirzüge hatten auch einzelne Verwaltungen in angemessener Entfernung vom Bahnhofsende Blockstationstelegraphen aufstellen lassen, an denen das Haltesignal nur unter ausdrücklicher Zustimmung des das Rangirgeschäft leitenden Beamten entfernt werden durfte. Es erscheint jetzt auffallend, weshalb man zu so kostspieligen Mitteln seine Zuflucht genommen hat, wo doch das Scheibensignal — das gewöhnliche Vorsignal — am Platze gewesen wäre. Wer aber vor etwa 12 Jahren mit der Unterhaltung der Sichtsignale zu thun gehabt hat, als die Leitungen aus einfachen Drähten bestanden, der wird die Abneigung gegen die Anwendung der vorgeschobenen Vorsignale verstehen. Viele der erfahrensten Eisenbahntechniker in leitenden Stellungen zählten zu den Gegnern der Vorsignale und mit vollem Recht; denn das richtige Arbeiten der Vorsignale war nicht gewährleistet.

Erst als es der fortschreitenden Technik gelungen war, zuverlässig arbeitende Vorsignale herzustellen, als man durch die Einführung doppelter Stahldrahtzüge und neuerdings durch selbstthätig arbeitende Drahtspannwerke die Schwierigkeit, welche die von den Wärmeschwankungen abhängigen Veränderungen der Drahtlänge hervorrufen, überwunden hat, lassen sich gegen die Anwendung der Vorsignale stichhaltige Gründe nicht mehr anführen.

Auf den Preussischen Staatseisenbahnen bestehen seit dem Jahre 1887 grundsätzliche Abweichungen über die Anwendung der Vorsignale nicht mehr und hat das Herumtappen nach anderen Signalen zur Ersetzung der Vorsignale glücklicherweise aufgehört.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bemerkt in einem Erlasse vom 1. November 1887, dass zwar mehrfach hörbare Signalvorrichtungen (Glocken- oder Rasselwerke, Revolver-Knallsignale) Anwendung gefunden haben, dass aber von den meisten Königlichen Eisenbahndirektionen die sichtbaren Vorsignale mit Erfolg verwendet worden sind. Diese Vorsignale müssen jedoch mit doppelter Drahtleitung versehen sein, weil ohne diese die Umstellung nicht zuverlässig erfolgt. Auch empfiehlt es sich, sobald der Leitungswiderstand infolge grosser Länge oder gekrümmter Lage der Drähte ein gewisses Maass übersteigt, das Vorsignal mittelst einer besonderen Leitung zu stellen und so einzurichten, dass das Signal 15 b der Signalordnung nur gegeben werden kann, nachdem am Abschlusstelegraphen das Einfahrtssignal hergestellt worden ist, und das Signal 15 a erst wieder erscheinen muss, bevor das Einfahrtssignal am Abschlusstelegraphen hergestellt werden kann (vergl. Anmerkung 34 der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung).

Was die Entfernung zwischen den Abschlusstelegraphen und den zugehörigen Vorsignalen anbetrifft — heisst es in dem betreffenden Erlass weiter — so wird dieselbe je nach den Neigungsverhältnissen der zwischenliegenden und der vorhergehenden Strecke der freien Bahn, sowie je nach der Beschaffenheit der daselbst verkehrenden Züge verschieden zu bemessen sein.

Der Abstand der Abschlusstelegraphen von der Endweiche des Bahnhofes wird bei Einrichtung von Vorsignalen vielfach anders als bisher gewählt werden müssen. Wird durch die Vorsignale gewährt, dass der Lokomotivführer eines herankommenden Zuges auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen den Zug sicher vor dem Haltesignal zum Stehen bringen

kann, so fallen die Gründe fort, welche einzelne Verwaltungen bewogen haben, die Abschlusstelegraphen auf grosse Entfernung vor dem zu deckenden Gefahrpunkt hinauszurücken. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass der Gefahrpunkt in vielen Fällen nicht unmittelbar vor der Endweiche liegt. Es kommt darauf an, ob das für die Einfahrt von Zügen bestimmte Hauptgeleis zeitweise über die Endweiche hinaus benutzt werden muss, um Fahrzeuge auf ein anderes Geleis überzuführen oder gar als Ausziehgeleis für ein ausgedehnteres Rangirgeschäft zu dienen hat. In diesen Fällen ist der zu deckende Gefahrpunkt an derjenigen Stelle anzunehmen, bis zu welcher ein Zug oder Zugtheil höchstens vorrücken darf. Von diesem Punkte bis zu dem Standort des deckenden Abschlusstelegraphen erscheint

ein Abstand von 20 bis 50 m im allgemeinen ausreichend, sofern der Telegraph mit Vorsignal versehen ist.

Hat man nun mit dem festen Gefahrpunkt der Endweiche zu rechnen, so rückt der Abschlusstelegraph der Weiche sehr nahe und wird damit der weitere Vortheil gewonnen, dass die Signale am Abschlusstelegraphen überall auf der Station ohne die Anwendung besonderer Hilfsmittel erkennbar sein werden.

Nachdem erst einmal durch den erwähnten Erlass für die Anwendung der Vorsignale feste Gesichtspunkte gegeben, welche für viele Ausführungen bestimmend waren, wurde es ermöglicht, zuverlässige Unterlagen für die Beurtheilung der einen Bauart gegen die andere zu gewinnen und auf Grund dieser weiter zu gehen und auch für die Gestaltung der Vorsignale selbst allgemeine Regeln zu geben.

In einem Erlass des Herrn Ministers vom Januar 1889 wird für neu zu beschaffende Vorsignale vorgeschrieben, dass die durchbrochenen Klappscheiben 80 cm, die grünen Glasblenden 16 cm Durchmesser haben sollen, sowie dass der Mittelpunkt der Scheibe 3,5 m über Schienen-Oberkante anzuordnen ist. Das Vorsignal soll stets rechts vom Geleise und thunlichst so aufgestellt werden, dass es vom Lokomotivführer eines sich nähernden Zuges möglichst frühzeitig erkannt und andererseits auch von dem bedienenden Wärter deutlich gesehen werden kann. In die doppelten Stahldrahtzüge sollen bei Entfernungen von 500 m und darüber selbstthätige, von den Wärtern dauernd zu überwachende Längenausgleich-Vorrichtungen eingeschaltet werden, die dem Wärter auch ein etwaiges Reissen des Drahtes leicht kenntlich machen. Damit bei einem solchen Vorkommniss die Scheibe in die senkrechte Stellung zurückkehrt bezw. darin verbleibt, ist mit derselben ein für diesen Zweck ausreichendes Gegengewicht zu verbinden.

W i r d d e r A b s c h l u s s t e l e g r a p h a u c h a u s d e r F e r n e b e d i e n t, s o h a t d i e S t e l l u n g d e r S i g n a l e a n d e m s e l b e n i n d e r R e g e l v o n d e r z u m V o r s i g n a l f ü h r e n d e n D r a h t l e i t u n g a u s z u g e s c h e h e n, wobei dafür zu sorgen ist, dass beim Reissen der letzteren am Telegraphen Haltsignal erscheint. Sind dagegen zu grosse Bewegungswiderstände zu überwinden, so bleibt die Abhängigkeit wie in Anmerkung 34 der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung angegeben, zu erfüllen.

In diesen Vorschriften, welche sich inzwischen in der Praxis in jeder Beziehung bewährt haben, liegt noch eine grundsätzliche Abweichung gegen den früher für den Bau der Signalleitungen maassgebend gewesenen Gebrauch. Man hing früher nicht die Abschlusssignale in die Leitung nach dem Vorsignal, sondern umgekehrt die Vorsignalleitung in die des Abschlusstelegraphen. Die jetzige Anordnung ist aber das Ei des Columbus. Sie ist die richtige für den Betrieb. Man braucht jetzt keinen Signaldoktor mehr, dem das schwierige und höchst undankbare Geschäft der Spannungsregulirungen zufiel. Reisst jetzt ein Draht, so nehmen bei richtiger Ausführung beide Signale selbstthätig die Stellung ein, welche sie für den Begriff „Einfahrt gesperrt“ führen sollen. Das gelang ehedem im günstigsten Falle beim Reissen des Zugdrahtes und je nach Lage der Bruchstelle meistens nur bei dem einen der beiden Signale.

Wir möchten an dieser Stelle jedoch nicht unerwähnt lassen, dass die mit dem Bruch der Signalleitung verlangte, oben angedeutete Wirkung nur dann eintritt, wenn beide Signale eine gemeinschaftliche Leitung haben bezw. von einem Stellhebel aus bedient werden. Muss bei langen Leitungen für Abschlusstelegraph und Vorsignal je ein besonderer Hebel angeordnet werden, so ist es klar, dass der Bruch der einen Leitung nur die Stellung des zu dieser gehörigen Signales, nicht aber die des an der anderen Leitung hängenden Signales beeinflussen kann. (Schluss folgt.)

Internationale Fahrplankonferenz.

Tischrede des Gotthardbahndirektors Herrn Dietler an dem am 17. Juni 1890 zu Stuttgart abgehaltenen Bankett.

Die Fahrplankonferenz erfüllt die Aufgabe, auf dem Gebiete des Verkehrs, die Völker mit tausend Fäden zu verbinden. Wir Schweizer leisten hierzu gerne Heeresfolge und haben unser Fähnlein stets gestellt, sei es, dass der Ruf nach den Ufern des Tiber, sei es, dass er wie heute nach dem Thale des Neckar erging.

Das Land Württemberg ist vom Schweizerlande zwar durch das Meer getrennt, nämlich durch das grüne Schwäbische Meer mit seinen herrlichen Ufern und noch herrlicheren Anwohnern; allein dieses ist nicht so weit und nicht so breit, dass nicht darüber hinweg die Völkerschaften von hüben und drüben von jeher ihre Sympathien und ihr geistiges Leben austauschen konnten und ausgetauscht haben.

So sind bedeutende Württemberger von Anfang an beim Baue der Schweizerischen Eisenbahnen hervorragend thätig gewesen. Ich nenne einen Etzel, Pressel, Kauffmann, Schübler, unseren eigenen Oberingenieur bei der Gotthardbahn Bechtle u. a. m.

Fährt man mit der Gotthardbahn und ist vorüber, wo seitwärts Küssnacht und die hohle Gasse liegen, bei Steinen, wo Stauffacher's Haus stand, vorbei auch an Schwyz und dem Flecken Brunnen, so gelangt man zu einem kleinen Tunnel. Nach seiner kurzen Nacht eröffnet sich ein wundervolles Landschaftsbild. Es ist der Urnersee, umstellt von ewigen Firnen und an seinen Ufern sind die klassischen Stätten der Entstehung des Schweizerbundes. Mit einem Worte: es ist die Scenerie Wilhelm Tell's zu jenem unsterblichen Gedichte E u r e s Geisteshelden, in welchem die Ideale der Freiheit besungen werden, welche nicht Eigenthum e i n e s Volkes, sondern Gemeingut der Menschheit sind. Im See bei Treib steht ein granitner Block, wie zu einem Denkmal von der Natur hingestellt und darauf stehen die einfachen Worte: „Dem Sänger Tell's, Friedrich Schiller, die Urkantone.“

So der Dank eines kleinen Volkes an den Sohn des grossen Nachbarvolkes. —

Als wir vor ungefähr einem Jahre in Interlaken tagten, da lag eine düstere Wolke über uns, die Besorgniss, als ob es einem Verhängniss vorbehalten sein könnte, die alten guten Beziehungen zwischen der Schweiz und Deutschland zu trüben. Heute dagegen glänzt wie goldener Sonnenschein über beiden Ländern das Glück eines freundlichen Einverständnisses. Freudig wurden in der Schweiz die Worte vernommen, welche erst kürzlich im Reichstage dieses einstimmig verkündeten.

Es ist daher wohl angebracht, wenn ich an dieser Stelle auch jener wahrhaft Kaiserlichen Worte gedenke, welche in unserer unmittelbaren heutigen Nachbarschaft in jener ernsten Zeit, auf welche ich eben hingewiesen habe, gesprochen worden sind; denn es waren die ersten freundlichen Kundgebungen von betheiligter Seite, ausser denjenigen aus den Kreisen des Volkes selbst, welche das Schweizervolk vernahm. Ihre Wir-

kung blieb auch nicht aus. Die Nebel verflüchtigten sich und der böse Zauber verschwand. Die Worte Sr. Majestät des Deutschen Kaisers haben in unserem Lande damals ein grosses, gerechtfertigtes Aufsehen erzeugt und ich glaube beifügen zu dürfen, dass sie im Herzen des Schweizervolkes eine gute Stätte gefunden haben.

Nachdem neuerdings aus dem Munde Eures Kaisers der Schweiz gegenüber der Schutz nachbarlicher Rechte betont worden ist, erscheint dessen Gestalt, weit über die Grenzen Deutschlands hinaus, wie ein Hort des Friedens, des Rechtes und der Arbeit.

Mögen die auf solchem festen Grunde beruhenden herzlichen Beziehungen zwischen den Nachbarlanden sich erhalten und entwickeln, aber nicht nur zwischen dem Schweizerland einerseits, Schwaben und Deutschland anderseits, nein, vielmehr zwischen allen Ländern, deren Vertreter an der heutigen Konferenz erschienen sind! —

Euch Pioniere der Eisenbahnen, des grossen, länderverbindenden Wunders der modernen Zeit, fordere ich auf, diesem idealen Ziele ein begeistertes Hoch auszubringen.

Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Eisenbahnarbeitern im Jahre 1888.

Die Erhebungen über die Arbeitsunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse von Arbeitern der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche in derselben Form wie diejenigen der Beamten erfolgen, umfassen nur die Arbeiter bezw. Nichtbeamte, insofern dieselben Pensionskassen (für Alters-, Arbeitsunfähigkeits- usw. Versorgung) angehören, und zwar getrennt für Werkstätten-, für Bahnunterhaltungs- und für Betriebsarbeiter, insoweit besondere Kassen für diese errichtet sind. Dieselben erstrecken sich unter dieser Voraussetzung zunächst auf die Arbeiter im engeren Sinne, ferner auf solche Hilfsbeamte, welche nach den Einrichtungen jeder einzelnen Verwaltung in einem loseren Dienstverhältniss zu derselben, sei es überhaupt, sei es bis auf weiteres, beschäftigt werden, welche die Aussicht der Beibehaltung und der Aufnahme in das Beamtenverhältniss noch nicht haben, und infolge dessen gewöhnlich keine Anstellungsurkunde erhalten, tägliche Bezüge und nur für die wirklich geleisteten Tage erhalten, mit kurzer Frist entlassen werden können, und in die für Beamte bestehenden Pensionskassen für Alters-, Invaliditäts- usw. Pensionen im Gegensatz zu Krankenkassen noch nicht zugelassen werden.

Am Schlusse des Beobachtungsjahres 1888 betrug die Zahl der beschäftigten Arbeiter 86 955 und die Zahl der Ruhelöhner 1 051; dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Arbeitergruppen wie folgt:

1. Betriebsarbeiter . . . . 59 882 bezw. 704
2. Bahnunterhaltungsarbeiter . . . . 1 949 „ 15
3. Werkstättenarbeiter . . . . 25 124 „ 332

Der grösste Theil der Erhebungen wird von der Verwaltung der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen geliefert.

Die jetzt vorliegenden drei Jahrgänge dieser Arbeiterstatistik bestätigen die schon früher aufgestellte Annahme, dass in Ansehung der Arbeitsunfähigkeits- und Sterbefälle die Arbeiter im Vergleich zu der Gesammtheit aller nicht im Fahrdienst beschäftigten Beamten nicht ungünstig dastehen.

Nach der berechneten Tafel über die Arbeitsunfähigkeits- und Sterbenserwartung sämmtlicher Arbeiter in den Jahren 1886/88 nach den Verhältnissen der Gesammtheit aller nicht im Fahrdienst beschäftigten Beamten sind bei 199 987 beschäftigten Arbeitern unter einjähriger Beobachtung im ganzen gegen 1 198 erwartungsmässige Fälle, in Wirklichkeit nur 824 Arbeitsunfähigkeitsfälle eingetreten, und die letztere Zahl macht nur 68,8 Hundertstel der erwartungsmässigen Zahl aus, während die entsprechende Zahl für die ersten zwei Beobachtungsjahre 84,9 betrug. Bei den Todesfällen kommen auf 1 890 erwartungsmässige Fälle 1 817 beobachtete Sterbefälle. Die letztere Anzahl macht in Hundertsteln der erwartungsmässigen Zahl 96,1 aus, gegen 98,9 im Vorjahre für die ersten zwei Beobachtungsjahre. Im letzten Beobachtungsjahre, dies für sich betrachtet, ist eine verhältnissmässig geringe Anzahl von Arbeitsunfähigkeitsfällen festgestellt worden.

Die Zahl der Arbeitsunfähigkeitsfälle für die einzelnen Beobachtungsjahre, ausgedrückt in Hundertsteln der erwartungsmässigen Zahl betrug und zwar für das Jahr 1886: 87,2, 1887: 83,2 und 1888: 54,8. Für die Sterbefälle erhält man entsprechend für das Jahr 1886: 106,9, 1887: 92,8 und 1888: 92,7.

In der nachstehenden Tabelle haben wir die Arbeitsunfähigkeits-, Sterbens- und Pensionirungsziffern der Betriebs- und Werkstättenarbeiter in den Jahren 1886/88 zusammengestellt:

Lfde. Nr.	Benennung der Ziffern	Dienstzweig	
		Betriebsarbeiter	Werkstättenarbeiter
1	Arbeitsunfähigkeitsziffer	0,00445	0,00375
2	Ausscheidungsziffer	0,01358	0,01315
3	Pensionirungsziffer	0,00365	0,00316
4	Allgemeine Sterbensziffer	0,00984	0,01072
5	Sterbensziffer der Ruhelöhner . .	0 06931	0,11973

Von den zu Beginn des Jahres 1888 beschäftigt gewesenen 82 188 Arbeitern wurden 274 wegen Arbeitsunfähigkeit auf Ruhelohn gesetzt. Hiervon kommen auf die Betriebsarbeiter 194, auf die Bahnunterhaltungsarbeiter 2 und auf die Werkstättenarbeiter 78. Ohne Ruhelohn schieden aus wegen Arbeitsunfähigkeit 77 Arbeiter, wogegen 15 Arbeiter ohne Arbeitsunfähigkeit mit Ruhelohn bedacht worden sind.

Auf 100 000 in dem betreffenden Dienstzweige beschäftigte Arbeiter kommen:

Lfde. Nr.	Dienstzweig	Unfall-					
		Arbeitsunfähigkeitsfälle			Todesfälle		
		Anzahl					
		1886	1887	1888	1886	1887	1888
1	Betriebsarbeiter . .	67,5	69,2	166,0	181,3	90,5	159,2
2	Bahnunterhaltungsarbeiter	—	—	—	116,7	56.6	158,5
3	Werkstättenarbeiter .	44,8	59,8	126,6	36,7	23.9	31,6
4	Sämmtliche Arbeiter .	54,0	63,7	146,0	108,0	63,7	121,5

Die Unfallziffern des letzten Jahres stellen sich hiernach ziemlich ungünstig.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2964 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Vereins-Versammlung (Ausschussberichte zu Nr. VIII und Nr. XII der Tagesordnung) (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Publikation von Eisenbahngesetzen.

Von den im letzten Reichstage beschlossenen Gesetzen wurden wieder drei publizirt. Dieselben betreffen a) die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau der Unterkrainer Bahnen; b) die für das Landes-Eisenbahnanlehen des Herzogthums Steiermark, im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden, zu gewährenden staatlichen Begünstigungen und c) die Statistik des auswärtigen Handels. Dieses am 1. Januar 1891 in Wirk-

samkeit tretende Gesetz enthält im § 6 folgende Bestimmung: Die öffentlichen Transportanstalten und diejenigen Personen, welche Güter zu Wasser oder zu Lande gewerbsmässig befördern, dürfen nach dem Zollauslande gerichtete Sendungen nur dann zum Transporte übernehmen, oder falls ihnen die Bestimmung der Waaren nach dem Zollauslande erst während des Transportes bekannt wird, weiter befördern, nachdem ihnen die nach diesem Gesetze zur richtigen statistischen Anmeldung erforderlichen Daten bekannt gegeben worden sind und sie sich die Ueberzeugung verschafft haben, dass diese Daten ihrem Inhalte nach mit den Frachtbriefen und Zolldeklarationen übereinstimmen. (Die erwähnten Gesetze sind in den Nummern 75 und 80 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ vollständig abgedruckt.)

Der Betriebsunfall im Sinne des Unfall-Versicherungsgesetzes.

Die vom K. K. Ministerium des Innern herausgegebenen „Amtlichen Nachrichten über das Versicherungswesen“ haben kürzlich sämmtliche Versicherungsanstalten auf folgende zwei in Deutschland erschienenen Abhandlungen, im Hinblick auf deren Nutzanwendung auch auf unsere inländischen Verhältnisse, besonders aufmerksam gemacht. Es sind dies die Abhandlungen: „Der Begriff des Betriebsunfalles als Grundlage des Entschädigungsanspruches nach den Reichsgesetzen über die Unfallversicherung“ von Dr. Heinrich Rosen und „Der Begriff des Betriebsunfalles im Sinne der Deutschen Gesetzgebung“ von Dr. Ludwig Fuld. Anknüpfend hieran bespricht unter obiger Ueberschrift der Sekretär der Böhmischen Kommerzialbahnen Dr. Alfred Scheiber in der diesjährigen Nr. 11 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ diesen aus der mangelhaften Abfassung unseres Unfall- und Kranken-Versicherungsgesetzes, nicht klar formulirten Begriff des Betriebsunfalles an der Hand des Deutschen Reichs-Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 (welchem das unsere nachgebildet ist) und der Praxis des Deutschen Reichs-Versicherungsamtes. In diesem sehr lehrreichen und interessanten, durch eine Menge von Beispielen aus dem praktischen Leben illustrirten Aufsatze, welchen wir des beschränkten Raumes wegen nicht einmal annähernd schildern können, gelangt der Verfasser zur nachstehenden Schlussfolgerung: „als Betriebsunfall im Sinne des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 ist die durch die spezifische Gefährlichkeit eines (versicherungspflichtigen) Betriebes veranlasste, plötzliche, körperschädigende Einwirkung eines äusseren Thatbestandes auf ein in diesem Betriebe beschäftigtes Individuum zu verstehen.“

Schiffbare Wasserstrassen zwischen der Donau und der Elbe, der Donau und der Oder und der Oderkanal.

Die zur Vornahme von Studien und technischen Vorarbeiten für die Projektirung dieser Wasserwege dem Ingenieur Johann Podhagsky im vorigen Jahre ertheilte Bewilligung wurde auf die Dauer eines weiteren Jahres, d. i. bis 18. Juli 1891, unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Fahrbegünstigungen für die von der Hundswuth befallenen armen Kranken.

Aus Anlass der in Budapest eröffneten, der Pariser Pasteur'schen nachgebildeten Anstalt für die Heilung der von der Hundswuth befallenen Kranken hat der Handelsminister angeordnet, dass dieselben und ihre Begleiter, falls ihre Armuth behördlich bestätigt erscheint, auf den Ungarischen Staatsbahnen und den von diesen verwalteten, sowie auf den die Staatsgarantie geniessenden Privatbahnen, ferner auf der Raab-Oedenburg-Ebenfurter, auf der Marmaroser Salz- und auf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn umsonst, auf den übrigen Bahnen aber theils in Regie, theils zum halben Preise befördert werden sollen.

Transport von Pflanzen auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Ueber Anordnung des Königlich Ungarischen Handelsministers sind auf den Ungarischen Staatsbahnen und auf den von ihnen verwalteten Privatbahnen Säcklinge von Pflanzen, Weinreben, Bäumchen u. dgl. gegen Frachtgebühr als Eilgut zu befördern.

Eierausfuhr aus Ungarn.

Diese Ausfuhr hat im verflossenen Jahre, insbesondere nach der Schweiz und nach den Städten Hamburg, London und Amsterdam, grossen Umfang angenommen und wird durch die Verfügungen des Handelsministers rücksichtlich der raschen Beförderung und der Tarifermässigung immer mehr erweitert. In letzterer Beziehung wurde angeordnet, dass auf den Ungarischen Staatsbahnen und den von ihnen verwalteten Privatbahnen für Eiersendungen der Wagenladungstarif A, welcher bisher statt der Stückgutklasse II nur bei den unmittelbaren Sendungen von den inländischen Sammelstationen aus angewendet wurde, nunmehr auch für Eiertransporte nach Wien und darüber hinaus zur Anwendung gelange, wodurch dem Galizischen Eierhandel eine Konkurrenz erwächst.

Der Schiffsverkehr der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Die Ungarische Regierung hat 25 Stück Schleppschiffe bei der Ofener Schiffswerft in Bestellung gebracht, welche bis März n. J. abgeliefert werden müssen. Dieselben sollen dem Donauverkehr der Königlich Ungarischen Staatsbahnen dienen und sind dazu bestimmt, den Frachtversendern weitere Begünstigungen einzuräumen.

Das Handgepäck in den Eisenbahnkupees.

Infolge der Aufhebung des Freigewichtes für das Gepäck entstehen grosse Unannehmlichkeiten. Eine Anzahl der Reisenden ist daran gewöhnt, Gepäckstücke in weit grösserem Umfange und Zahl ins Kupee mitzunehmen, als nach Maassgabe des Raumes für je 1 Person zulässig ist. Diese Gegenstände nehmen so viel Raum in Anspruch, dass ein nachkommender vierter oder fünfter Reisender selbst bescheidenes Handgepäck nicht mehr unterbringen kann; derselbe ist bei der meist unsicheren Haltung der Kondukteure entweder schutzlos oder auf Selbsthilfe angewiesen, die oft zu den unangenehmsten Auftritten führt. Es würde sich deshalb empfehlen, wenn die Kondukteure streng beauftragt würden, das Einsteigen mit solchem einfach nicht zu gestatten.

Erfordernisse der gerichtlichen Schätzung einer enteigneten Fläche (Rechtsfall).

Eine Eisenbahngesellschaft hatte für eine von ihr enteignete Grundfläche den von der Verwaltungsbehörde bestimmten Preis dem Eigenthümer bezahlt, welcher jedoch denselben als nicht angemessen im Sinne des Gesetzes erklärte und hierüber einen Sachverständigenbefund aufnehmen liess. Der hierauf gestützte Mehranspruch wurde von allen drei Instanzen durch folgenden Rechtsspruch abgewiesen: „Bei einer gerichtlichen Schätzung haben die Sachverständigen diejenigen Prämissen, auf denen sich ihr Urtheil über den Werth aufbaut und die Motive der Schätzung dem Richter darzulegen, und derselbe hat sohin diesen Beweis zu würdigen. Dunkelheiten und Mängel des Befundes sind von dem die Verhandlung leitenden Richter sofort zu beheben. Wo die Beweiswürdigung wegen Mängel und Dunkelheiten des Befundes unmöglich ist, fehlt der Schätzung jede Beweiskraft.“ — In den Motiven wird ausgeführt, dass nicht blos die Güte der fraglichen Fläche, sondern noch mehrere auf deren Bewerthung Einfluss nehmende Umstände: wie die leichtere Zugänglichkeit, der durchschnittliche Ertrag, das für die ganze Parzelle (von welcher nur ein Theil genommen wurde) benöthigte Betriebskapital usw. klar festzustellen gewesen wären.

Die Deutsche Levantelinie.

Die Errichtung dieser Schifffahrtslinie, welche die bestehenden Exporttarife so stark unterbietet, hat hier grosse Beunruhigung erweckt und die Prager Handelskammer zu einer Enquete hierüber veranlasst. Der Referent führte aus, dass der Zuckertarif der Deutschen Levantelinie für Magdeburg-Konstantinopel um 1,70 *M.* billiger sei als für Prag-Konstantinopel und wurde als Gegenmittel die Erstellung kombinirter Land- und Seefrachtsätze empfohlen, was jedoch nur möglich sei, wenn die Bahn- und Lloydtarife der Konkurrenz entsprechend herabgesetzt würden, weshalb die Kammer in einer Eingabe an die Regierung folgende Forderungen aufstellte: Ermässigung der Bahntarife bis Triest, Ermässigung der Speditions- und Hafengebühren in Triest und Ermässigung der Lloydtarife; für Artikel, die direkt exportirt werden, wäre ein kombinirter Land- und Seetarif zu erstellen. — Die Eingabe wird den Kammern von Triest, Olmütz, Brünn, Pilsen und Reichenberg zum Beitritte übermittelt werden.

Verstaatlichung der Albrechtbahn.

Nach dem Uebereinkommen mit der Regierung begibt sich der Verwaltungsrath der Albrechtbahn jeder weiteren Einwirkung auf das Unternehmen und überträgt der Regierung nicht nur die Bahn, sondern auch sämmtliche Fonds, insbesondere die Spezialreserve von 450 063 fl., sowie den aus den Materialvorräthen disponiblen Ueberschuss von 66 000 fl. zur freien Verfügung der Staatsverwaltung. Die Regierung erklärt sich bereit, an dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte, welcher voraussichtlich nach der Durchführung der Prioritätenkonversion gegeben sein wird, die volle Einlösung der Albrechtbahn auszusprechen, somit als Selbstschuldnerin für die Prioritäten einzutreten und die Aktien der Albrechtbahn gegen Eisenbahn Schuldverschreibungen einzulösen, die auf 100 fl. lauten und

mit 4 % verzinslich sein sollen. In Bezug auf die Fonds wurde dem Verwaltungsrathe nur insofern ein Zugeständniss gemacht, als die Regierung es zulässt, dass die Zinsen des Spezialfonds von 150063 fl., sowie die Zinsen des erwähnten Fondsüberschusses von 66000 fl. event. zur Kompletirung der Aktiendividende auf 4 fl. herangezogen werden. Es soll nämlich der Regierung die Möglichkeit geboten werden, schon vor der vollständigen Durchführung der Prioritätenkonversion zur Einlösung der Albrechtbahn-Aktien zu schreiten. Die Regierung gestattet, dass das Aktienkapital jetzt bereits auf die Hälfte herabgesetzt werde, derart, dass die Aktien auf 100 fl. abgestempelt werden, und der Verwaltungsrath wird auch, um dies thatsächlich durchzuführen, eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, um die entsprechende Ermächtigung zu erhalten. Wenn die Regierung den Zeitpunkt für die Einlösung der Aktien für gekommen erachten wird, dann sollen einfach die auf 100 fl. abgestempelten Aktien zu Staatsschuldverschreibungen mit einer 4 % Verzinsung erklärt werden. Auf Grund des Konversionsplans ist zur Umwandlnng der Gold- und Silberprioritäten in 4 % Titres ein Nominalbetrag von rund 19 Millionen Gulden erforderlich. Das neue Anlehen wird aber 20 Millionen Gulden ausmachen, indem die Regierung den Betrag von 1 Million Gulden für fällige Anleihen reserviren will. Die Verzinsung und Tilgung dieser 1 Million Gulden wird die Staatsverwaltung auf sich nehmen, und schon aus diesem Grunde muss eine Vorlage an den Reichsrath gemacht werden. Gleichzeitig mit der Abstempelung der Aktien auf 100 fl. soll auch ein Amortisationsplan für die Aktien aufgestellt werden, und es ist auch die sofortige Aufnahme der Aktientilgung in Aussicht genommen. So lange die Aktien unter pari stehen, soll der Verwaltungsrath berechtigt sein, die planmässige Aktienzahl im Wege des börsenmässigen Ankaufes einzuziehen.

Wagenvorsorge der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die K. K. Generaldirektion dieser Bahnen trifft alle Vorkehrungen, um im nächsten Herbst den Anforderungen des Getreideverkehrs, sowie dem Zucker- u. Kohlentransport zu genügen. Sie verfügt jetzt über einen wesentlich grösseren Fahrpark als vor einem Jahre. Die im Haushalt für 1890 eingestellten 500 Wagen — zum grössten Theile Kohlenwagen — befinden sich bereits im Betriebe; dazu kommen 500 neue Wagen der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn, und ausserdem hat sich die Generaldirektion der Staatsbahnen 2000 Wagen leihweise gesichert, theils bei inländischen Leihgesellschaften, theils bei der Südfranzösischen Société auxiliaire. Bekannt ist, dass für Rechnung der Staatsbahnen auch bedeutende Bestellungen von Lokomotiven gemacht worden sind, durch welche die Oesterreichischen Lokomotivfabriken für lange Zeit beschäftigt werden.

Ungarische Staatseisenbahnen: Eröffnung.

Ende Juni d. J. ist die Varasd-Golubovecer Vizinalbahn (Strecke Varasd-Golubovec, 33,7 km, nebst Flügelbahn Ocura-St. Jacob, 2,9 km) dem Betriebe übergeben worden. Die Hauptlinie dient dem Gesammtverkehr, die Flügelbahn jedoch nur dem Kohlenverkehr.

Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn am 28. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht für 1889 weist auf die sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse in Tirol sowie auf den Umstand hin, dass die Missernte des Etschlandes in Obst und Wein einen wesentlichen Frachtverlust verursachte, so dass die Gesammteinnahmen mit 3600 fl. gegenüber jenen des Vorjahres im Rückstande geblieben sind. Der Gesammteinnahme von 234359 fl. stehen die Ausgaben mit 120869 fl. gegenüber, so dass ein Reingewinn von 113490 fl. verbleibt. Hiervon entfällt die Hälfte auf Verzinsung und Rückzahlung des Staatsvorschusses und 6250 fl. auf die 5 % Verzinsung der restlichen Prioritätsschuld von 125000 fl. Ausserdem sollen 9216 fl. zur Dotirung von Reserven und Tantiemen, 30937 fl. zur Auszahlung der Dividende für die 11250 Stück Aktien mit je 2,75 fl. verwendet und 586 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Generalversammlung der Lokalbahn Marosludas-Besztercze am 28. Juni d. J.

Nach dem Direktionsberichte für 1889 haben die schlechten Witterungsverhältnisse auf den Verkehr einen wesentlichen Nachtheil ausgeübt. Trotzdem zeigt die Einnahme des Jahres 1889 den Vorjahren gegenüber eine kleine Besserung. Die Waaren, welche den Verkehr wesentlich gehoben haben, sind: Kohlen, Weizen, Hafer, Mais und andere Feldfrüchte, Holz, Schotter u. dergl. Der ausgewiesene Reingewinn wird zur Kuponeinlösung der Prioritätsaktien verwendet werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Weizen- und Roggenernte ist in Ungarn reich ausgefallen; Deutschland, England, Amerika und Indien erwarten dagegen einen Ausfall, und die erhöhten Getreidepreise ergeben für unsere Monarchie die Möglichkeit eines grösseren Exportes. Die Aktien der Getreidebahnen sind aber bereits mit ihren Kursen der Zukunft entgegen geeilt, ja die Berliner Börse findet dieselben schon zu hoch. Darum streben die Aktien der Staatsbahnen (256,25), der Südbahn (137,25), der Elbethalbahn (232,25) weit mehr als jemals nach Wien. Die Böhmischen Bahnen führen massenhaft Kohle nach Deutschland, doch ihre Aktien, besonders die der Buschtêhrader Bahn (464) kehren zu den Hochkursen nach dem Heimathlande zurück. Die Nordbahn (2785) hat vorzügliche Einnahmen; während Galizische Carl Ludwigbahn (199,50) und Nordwestbahn (214,40) vernachlässigt waren. Dagegen erfreuten sich besonderer Nachfrage die Aktien der Leoben-Vordernberger Eisenbahn (311) und Albrechtsbahn (82), welche infolge des vorerwähnten Vertrages bald den Kurs der 4 % Eisenbahn-Schuldverschreibungen (94) als ihre Grenze erreichen dürften.

Aus Bayern.

Wangen-Hergatz: Eröffnung.

⊙ Die Eröffnung der Bahnlinie fand am 15. d. Mts. statt. Der Betrieb dieser kurzen, in Nr. 3 S. 24 d. Ztg. näher beschriebenen Strecke wird von der Württembergischen Bahnverwaltung vertragsgemäss übernommen. Schwierigkeiten beim Bau dieser Bahnlinie bot nur die Ueberbrückung der Argen, die in 3 Spannungen ausgeführt wurde und bei der Belastungsprobe ein sehr günstiges Resultat erzielte. Die Bayerische Strecke der Bahn ist 3,23 km lang.

Zwiesel-Grafenau und Passau-Freyung.

Der Staatsminister Freiherr von Crailsheim und eine Kommission der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unterzogen vor kurzem die in Niederbayern im Bau befindlichen Lokalbahnen einer Besichtigung, deren Ergebniss ein sehr befriedigendes war.

Die Strecke Zwiesel-Grafenau wird voraussichtlich bis 1. September d. J. und die Strecke Passau-Fürsteneck (soweit sind bis jetzt die Schienen gelegt und der Bahnkörper fertiggestellt) auch noch in diesem Herbst dem Verkehre übergeben werden, während die Fortsetzung dieser Strecke bis Freyung erst im kommenden Jahre zur Eröffnung gelangen wird.

Isarthalbahn.

Der Bau der bereits in Nr. 20 S. 220 d. Ztg. erwähnten Bahn von München nach Wolfratshausen schreitet rasch vorwärts. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vormals Krauss & Co.) in München, welche den Bau ausführt, beschäftigt an demselben seit $3^1/_2$ Monaten an 1100 Arbeiter. Von Bayerbrunn bis Wolfratshausen ist der Bahndamm bereits aufgeführt. Ernstere Schwierigkeiten bietet der Bau nur am sog. Höllgraben bei Wolfratshausen, bei welchem ein 16 m hoher Damm aufgeführt werden muss und etwa 150000 cbm Erde anzufüllen sind.

Pariser Stadtbahnen.

Es ist jetzt Aussicht vorhanden, dass der Plan, Paris eine Stadtbahn zu geben, sich bald erfüllen wird. Derselbe liegt bereits seit einiger Zeit zusammen mit dem beigefügten Bericht der Staatsingenieure dem Generalrath für Wege und Brücken vor. Von dort wird er an die Ministerialabtheilung gelangen, welche die Vorlagen in Bezug auf ihre Nützlichkeit zu prüfen hat, und schliesslich an die Kammer. Der Plan umfasst vorläufig nur eine Kreislinie von ungefähr $1^1/_2$ Meile, die später durch eine weitere Eisenbahn zu vervollständigen wäre. Diese Linie soll an der Place de la Concorde beginnen, die Boulevards entlang gehen und sich an der Bastille an die Vincennesbahn anschliessen, dann, nachdem sie sich mit der Lyoner Linie vereinigt, die Seine überschreiten, wieder über den Fluss zurückgehen und über die Märkte und die Rue de Rivoli an der Place de la Concorde enden. 7 der 11 km werden unterirdisch sein, nämlich in der Rue de Rivoli und die Boulevards entlang. Eine Beihilfe seitens des Staates wird nicht verlangt und nur die Paris-Lyon-Mittelmeer- und die Orléans-Eisenbahngesellschaft wird etwas für den Anschluss an ihre Bahn zahlen. Der Unternehmer der Sache ist M. Eiffel, hinter welchem mehrere bedeutende Finanzinstitute stehen. Ausser dieser Stadtbahn gedenkt auch die Nordbahn-Gesellschaft um die Erlaubniss einzukommen, ihre Linie bis zur Oper nach der einen Richtung

und bis zu den Märkten nach der anderen zu verlängern. Die zweite in dem Plan vorgesehene Linie soll in Bau genommen werden, sobald die erste 8 % Zinsen gewährt. Im Grunde genommen besitzt ja Paris bereits eine Art Stadtbahn, die Chemin de fer de ceinture, die aber bisher von den Bewohnern der Hauptstadt wenig benutzt wurde, weil sie nicht so bequeme Verbindungen bietet als die Omnibusse und Tramways und viel theurer ist. Jetzt nun, wohl weil man die Konkurrenz der neu zu erbauenden Linie fürchtet, hat die Gesellschaft dem Minister zwei Vorschläge unterbreitet, wodurch die Rolle, welche die Gürtelbahn bislang im Pariser Verkehr gespielt, eine bedeutendere zu werden verspricht. Der erste Vorschlag besteht darin, statt der verschiedenen Preise, welche jetzt erhoben werden, nur für jede Klasse zwei festzusetzen. Man wird danach in II. Klasse für eine Fahrt, die sich auf nicht mehr als zwei Stationen erstreckt, 20 Cts. zu zahlen haben, gleichviel auf welcher Station man einsteigen möge, und 30 Cts. für eine weitere oder die ganze Strecke. Dem zweiten Plan zufolge will die Gesellschaft Rückfahrkarten schaffen, die nach demselben System wie oben 30 bezw. 50 Cts. in II. Klasse kosten sollen. In der I. Klasse wird der Preis der doppelte sein.

Aus Mexiko.

Die Lage des Verkehrswesens Ende März d. J.

Der Botschaft des Präsidenten Porfirio Diaz an den am 1. April d. J. eröffneten Nationalkongress entnehmen wir folgendes: Seit 16 Dezember 1889 sind 27 neue Poststrassen eröffnet worden, um eine Reihe von Ortschaften, welche bisher ohne Postverbindung waren, zu bedienen. Die Posteinnahmen betrugen im Jahre 1889 894 000 D., d. i. 10 % mehr als im Vorjahre und 50 % mehr als vor der Tarifermässigung.

Das Eisenbahnnetz der Republik verdichtet sich mehr und mehr und umfasste zu Ende März d. J. 8 850 km. Das bemerkenswertheste Ereigniss auf diesem Gebiete ist seit September 1889 die Vollendung der von der Centralbahngesellschaft gebauten Linie San Luis-Tampico (442 km)*). An der Interozeanischen Eisenbahn von Vera Cruz nach Acapulco wird sehr thätig gearbeitet, besonders zwischen Perote und Jalapa. Die Eisenbahn von Monterey nach dem Meerbusen von Mexiko ist bis Linares vollendet, auch sind die Zweigbahnen derselben nach der Internationalbahn und der Nationalbahn fertiggestellt, so dass in einem Jahre 256 km gebaut wurden. Die Gesellschaft der Ackerbau-Eisenbahn von Cordoba nach Tuxtepec, welche vor 14 Monaten den Bau in Angriff genommen hat, verfügt bereits über 37 km Eisenbahn. Der Unterbau der Linie Puebla-Oajaca ist auf eine Länge von 149 km vollendet, auch wird sich die Legung des Oberbaues in kurzem vollziehen. Die Pacific-Eisenbahngesellschaft, welche sich die Herstellung besserer Verbindungen zwischen den Staaten Chiapas und Tabasco durch den Bau der Eisenbahn Tonala-Frontera als Aufgabe gestellt hat, ist „am Werke", auch hat sie bereits in Tonala einen 274 m langen Hafendamm hergestellt. Die Tehuantepec-Eisenbahn besteht bis zum Chivelapass, wo man gegenwärtig an 3 Tunnels arbeitet. Von der Linie Maravatio-Iguala sind 45 km vollendet. Auf der die Hauptstadt mit Tizayua verbindenden Bahn sind die Schienen auf eine Länge von 31 km gelegt. Die Eisenbahn des Thales von Mexiko ist bis Angel (13 km) gebaut. Endlich arbeitet man auch mit grossem Eifer an den weniger wichtigen Linien von Yucatan.

Die Hafenarbeiten in Vera Cruz werden ununterbrochen fortgesetzt, zugleich haben dieselben auch in Tampico begonnen.

Die Zahl der nicht mit Telegraphenverbindung ausgestatteten Ortschaften vermindert sich immer mehr; seit September 1889 sind 938 km neuer Leitungen hergestellt. Die Telegraphenlinien des Bundes haben ungerechnet die doppelten und dreifachen Linien eine Gesammtlänge von 20 000 km; hierzu treten noch 28 900 km Telegraphen- oder Telephonlinien, welche den Einzelstaaten, besonderen Gesellschaften und den Eisenbahnen gehören.

Die Beihilfen zum Eisenbahnbau und die Staatsfinanzen.

Wie der von uns in Nr. 39 S. 410 d. Ztg. auszugsweise wiedergegebene Bericht des Englischen Konsuls hervorhebt, besteht eine ernste Gefahr für die Mexikanischen Staatsfinanzen in der Anhäufung der Verpflichtungen, welche der Staatsschatz durch die Zusicherung von Beihilfen zum Eisenbahnbau den verschiedenen Gesellschaften gegenüber übernommen hat. Auch die Regierung beschäftigte sich mit dieser wichtigen Frage und hatte schon lange die Absicht, sich aus ihrer drückenden Lage durch Aufnahme einer Anleihe, welche die Vertheilung der sich häufenden Lasten auf eine längere Reihe von Jahren gestattet, zu befreien; diese Absicht ist jetzt durch Vorlage eines bezüglichen Gesetzentwurfes an den Nationalkongress ausgeführt worden. In der Begründung desselben war folgendes ausgeführt:

Obwohl der mächtige Antrieb, welcher dem Bau der Eisenbahnen gegeben ist, ganz bedeutend zur Entwickelung des Handels und zur Vermehrung des Nationalreichthums beigetragen hat, so hat er doch andererseits ein Anwachsen der auf dem Staatsschatz ruhenden Lasten herbeigeführt. Der letztere zahlt auf Grund der verschiedenen Konzessionsurkunden nicht nur direkt Beihilfen an die einzelnen Gesellschaften für jedes Kilometer der von ihnen gebauten Eisenbahnen, sondern er muss auch einen Theil der Zolleinnahmen abgeben, welcher in die Kassen der Centralbahn, der Nationalbahn, der Interozeanischen und der Mexikanischen Eisenbahn fliesst. Die Centralbahn hat 8 %, die Mexikanische sowie die Nationalbahn je 6 % und die Interozeanische Bahn 3 %, zusammen also 23 % der Zolleinnahmen zu beanspruchen; hierzu treten noch 20 % derselben, welche zur Verzinsung der Bleichröder'schen Anleihe von 1888 vorbehalten sind, so dass von den Zöllen nur 57 % zur Bestreitung der Verwaltungskosten verbleiben. Andererseits reichen die Bundeseinnahmen trotz der alljährlich bemerkbaren Verbesserung der Mexikanischen Finanzlage doch nicht zur Deckung der in den Staatsvoranschlag eingestellten Ausgaben aus und man muss behufs Erfüllung aller Verpflichtungen seine Zuflucht zu Geldbeschaffungen nehmen, welche die schwebenden Schulden beständig vergrössern. Die Regierung hat daher, um sicherer alle Verpflichtungen bezüglich der Eisenbahnen erfüllen zu können, einen Ausweg gesucht, welcher ohne Vermehrung der Wichtigkeit der Schuld bezw. der gegenwärtigen Verpflichtungen die Regelmässigkeit der Zahlungen sichert, indem er den Staatsschatz vor den Folgen einer Anhäufung der Fehlbeträge schützt; der Vortheil der zu ergreifenden Maassnahmen besteht besonders darin, dass sie dem Staate eine längere Frist zur Tilgung seiner Schulden lassen und ihm Zeit zur Entwickelung des Nationalreichthums geben. Es ist übrigens nicht mehr denn recht, wenn die kommenden Geschlechter, welche den Vortheil der gegenwärtig ausgeführten Arbeiten geniessen, auch zu deren Kosten beitragen.

Soweit die Begründung! Seinerseits hat der Präsident der Republik erklärt, so lange keine Konzession mit der Verpflichtung zu Staatsbeihilfen ertheilen zu wollen, bis sich nicht die gegenwärtige Finanzlage des Staates geändert hat.

Der bezügliche Gesetzentwurf, welcher nach den neuesten Meldungen von dem Kongress bereits angenommen sein soll, lautet folgendermaassen:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, die Geldbewilligungen, welche als Beihilfen den Eisenbahngesellschaften zufliessen, sicherzustellen und umzuwandeln, und zwar auf der Grundlage a) dass die Regierung auf Grund dieser Ermächtigung den gegenwärtigen Betrag der Schuld nicht erhöhen darf; b) dass der Antheil an den Zolleinnahmen, welchen gewisse Gesellschaften beanspruchen können, nicht überschritten wird.

Art. II. Die Regierung kann diese Umwandlung mit allen Gesellschaften oder nur mit einigen von ihnen für einen Theil oder die Gesammtheit des ihnen zustehenden Betrages vereinbaren, oder auch sie kann die Vermittelung des die vortheilhaftesten Bedingungen bietenden Bankhauses annehmen.

Art. III. Der Schatzsekretär hat dem Kongress darüber Bericht zu erstatten, welcher Gebrauch von dieser Ermächtigung gemacht ist.

Mexikanische Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung am 7. Mai d. J. erstatteten Geschäftsbericht erzielte die Mexikanische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1889 auf ihrer Hauptlinie eine Einnahme von 829 353 £ und auf der Jalapa-Zweigbahn eine solche von 34 389 £. Nach Bestreitung der Betriebskosten und nach Verzinsung der Schuldverschreibungen (wozu 60 000 £ nöthig sind) verbleiben 134 460 £ zur Verfügung der Generalversammlung; hiervon werden 102 164 £ zur Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine zweiter Ordnung verwendet, während der Rest von 1 937 £ den Stamm-Antheilscheinen gutgeschrieben wird.

Die Bauarbeiten an der Pachuca-Zweigbahn befinden sich in vollem Gange. Kr.

*) Diese Linie ist am 30. April d. J. feierlich dem Verkehre übergeben worden.

Bücherschau.

Schleppbahnbetrieb auf Vollbahnen. Erst jetzt gelangen wir dazu, auf eine Abhandlung*) des gewesenen Sektionschefs im Königlich Serbischen Bautenministerium, des Ingenieurs Richard Koch, aufmerksam zu machen, in welcher er darlegt,

*) „Die Transportbedingungen für organisirten Massenverkehr auf Eisenbahnen." Technisches und Finanzielles zur Berechtigungsfrage von Kanalbauten und Schleppbahnen. Von Richard Koch-Wiesbaden, J. F. Bergmann.

wie sich eine Reduktion der Gütertarife durch eine Reform des Güterverkehres erreichen liesse.

Der Autor geht bei seinen Erwägungen von der Aufgabe und von dem Wesen des Kanalbetriebes aus. Der Kanal dient, sofern er nur als Kommunikationsmittel in Betracht kommt, lediglich oder doch in allererster Linie zur Beförderung von Massengütern auf weite Entfernungen. Trasse, Herstellung und Betrieb des Kanals werden nur in Rücksichtnahme auf diesen einzigen Hauptzweck bestimmt, bezw. organisirt. Denken wir uns nunmehr eine Eisenbahn unter den gleichen Voraussetzungen und Bedingungen erbaut und betrieben, also eine Eisenbahn, welche ausschliesslich Massengüter zu befördern hat. Die Vollbahn wird in diesem Falle zur Schleppbahn. Alle Erschwernisse, welche dem Güterverkehr durch den Personenverkehr erwachsen, alle Nebenleistungen, welche den letzteren vertheuern, entfallen; die Erhaltungskosten des Bahnkörpers und des rollenden Materials werden mindere, die Sicherungsanlagen werden wesentlich einfacher, die Zahl der Bahnwächter wird eine geringere — es entfällt eine der wichtigsten Ursachen der hohen Betriebskosten, die bedeutende Geschwindigkeit der Züge.

Wir können noch weitere Reduktionen der Transportkosten herbeiführen, indem wir den Betrieb auf der Schleppbahn in ähnlicher Weise organisiren, wie dies auf dem Kanale der Fall ist. Dieser Organisation gemäss würde der Besitzer der Schleppbahn nur die Beförderung der Züge übernehmen. Es wäre die Aufgabe besonderer Unternehmer, Züge von bestimmtem Bruttogewicht zu festgesetzten Zeiten in dem betreffenden Bahnhofe bereit zu halten; die Güterwagen wären Eigenthum dieser Unternehmer, welche sich mit der Versendung gewisser Massengüter befassen, für die Ein- und Ausladung derselben zu sorgen, für die rechtzeitige Fertigstellung der Schleppzüge einzustehen und nach Erlangung von entsprechenden Rückfrachten zu streben hätten. Jeder Schleppbahnzug führt nur Wagen einerlei Gattung, welche die ganze Strecke vom Ausgangs- bis zum Bestimmungsorte durchlaufen. Da die Bahnunternehmung mit verschiedenen Konsortien Verträge über die Beförderung von Zügen abschliessen kann, so würde diese Organisation gleichsam einen weiteren Schritt vorwärts bedeuten in Verfolgung des Grundsatzes der freien Bewegung auf den Schienenpfaden.

Die eben erörterte Betriebsorganisation würde zu einer Quelle neuer Ersparnisse an Betriebskosten gegenüber den Vollbahnen. Die Kosten der allgemeinen Verwaltung sind geringere, die Ausgaben für den Expeditionsdienst entfallen vollständig; die Entfernung und Lage der Zwischenstationen werden nur durch technische Rücksichten bestimmt; das Stationspersonal beschränkt sich auf wenige Beamte; die Lokomotiven haben keine Nebenleistungen zu verrichten usw. Die Tragfähigkeit der Wagen, die Zugkraft der Motoren, können in vollem Umfange ausgenutzt werden. Das Verhältniss zwischen der Zahl der Zugbegleiter und der Nutzlast der Züge wird ein günstiges. Ingenieur Koch findet auf rechnerischem Wege, dass die Verwaltungen der Deutschen normalspurigen Vollbahnen bei Einhebung eines Tarifsatzes von 1,8 ₰ für das Nutztonnen-Kilometer, d. h. für die Beförderung 1 t auf die Entfernung von 1 km gerade die Selbstkosten des Güterverkehrs decken würden. Unter der gleichen Voraussetzung ermittelt Koch den Betrag von 0,878 ₰ als Minimaltarif auf Schleppbahnen, und zwar für den Fall, als die Züge zur Versandstelle leer zurückgehen. Bei voller Ladung der Züge nach beiden Richtungen hin werden die Selbstkosten des Betriebes natürlich noch geringere, sie sinken auf 0,631 ₰ für das Nutztonnen-Kilometer herab.

Es besteht kein Hinderniss, auf Schleppbahnen solcher Art auch einen lokalen Personen- und Frachtenverkehr zu unterhalten; doch wird er vor der Hauptbestimmung der Schleppbahn zu einer Nebenaufgabe und muss sich dem Güter-Durchgangsverkehre vollständig unterordnen. Ingenieur Koch zieht eine Parallele zwischen dem geplanten Kanal von Dortmund nach Emden und einer Schleppbahn, welche dem gleichen Zwecke zu dienen hätte und auf welcher der Betrieb nach seinen Vorschlägen organisirt wäre. Er gelangt hierbei zu dem interessanten Ergebnisse, dass die Transportkosten auf der Schleppbahn sich um nahezu 10 % niedriger stellen würden, als bei organisirtem Kanal-Dampfbetriebe.

Die Einführung eines derart organisirten Schleppbetriebes auf bestehenden Vollbahnen unterliegt keinesfalls so bedeutenden Schwierigkeiten, wie etwa die Verwirklichung mancher Reformvorschläge in Bezug auf den Personenverkehr. Auf der Mehrzahl der Vollbahnen besteht schon eine ähnliche Institution, welche nur geringfügiger Modifikationen bedarf, in den sogen. Fakultativ-Güterzügen, welche nur nach Bedürfniss, also nur dann, wenn die erforderlichen Güter für sie vorhanden sind, befördert werden sollen. Soweit diese Züge für Kohlensendungen bestimmt sind, kommen sie den besprochenen Schleppbahnzügen sehr nahe. Ihre Zusammensetzung ist eine ähnliche wie dort, ihre Stärke ist der Leistungsfähigkeit einer kräftigen Güterzug-Lokomotive angepasst, die Züge pflegen nur dort zu halten, wo es Betriebsrücksichten erfordern, und ihr Inhalt besteht zumeist aus einer geschlossenen Sendung nach einem einzigen Bestimmungsorte. Dass diese Züge im Falle der Organisation des Massentransportes nach dem Schleppbahnsystem eigentlich nicht der Eisenbahnunternehmung gehören, sondern von dieser lediglich befördert werden, kann keine Bedenken wachrufen; eine ähnliche Erscheinung ist die auf Oesterreichischen Bahnen nicht seltene gleichzeitige Benutzung einer Bahnstrecke seitens zweier Bahnverwaltungen, der sogen. Peageverkehr.

Durch eine derartige Organisation des Massentransportes auf den Vollbahnen würde die Herstellung konkurrirender Wasserstrassen oder Schleppbahnen vollkommen unnöthig werden, denn die Transportpreise würden eine wesentliche Reduktion erfahren. Die Züge würden von der Bahnverwaltung zu einem fest vereinbarten Preise befördert, welcher nach der oberen für sein Gewicht zulässigen Grenze und der zu durchfahrenden Wegelänge zu bemessen ist. Ingenieur Koch berechnet diesen Tarifsatz für vollbeladene Schleppbahnzüge zu 1,7 ₰ für das Nutztonnen-Kilometer, wovon 0,918 ₰ den Gewinn der Bahnverwaltung bilden, und zu 0,758 ₰ für Rücktransporte.

Es ist an dieser Stelle nicht unsere Aufgabe, die Zahlenbeweise für die Richtigkeit aller Entwickelungen Koch's zu prüfen und zu erörtern. In der Fachlitteratur wird die Frage bald vielfach diskutirt und infolge dessen nach allen Richtungen hin geklärt werden.

Wir wollen durch die vorliegende Besprechung nur die Anregung zu weiteren Studien in dieser Richtung gegeben haben.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Pensionsberechtigung im Sinne des § 4 des Unfallversicherungs - Gesetzes vom 6. Juli 1884.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wie das Reichsgericht bereits in seinem Urtheile vom 18. März 1889 dargelegt hat, kann unter ‚Pensionsberechtigung' in dem § 4 a. a. O. nur ein dem Beamten unmittelbar gegen den Staat — auf Grund des Gesetzes, vielleicht auch auf Grund besonderer vertragsmässiger Zusicherung — zustehendes Pensionsrecht verstanden und nicht angenommen werden, dass unter den pensionsberechtigten Beamten auch solche zu verstehen seien, welche aus einer für sie besonders eingerichteten, auf Beiträgen der Mitglieder und des Unternehmers beruhenden Kasse Pension zu beanspruchen haben. Der Umstand, dass die statutenmässige Pension jetzt von dem beklagten Staat den Kassenmitgliedern zu gewähren ist, kann nicht die Folge haben, dass ein lediglich auf der Mitgliedschaft und dem Kassenstatute beruhender Anspruch die rechtliche Bedeutung einer ‚Pensionsberechtigung' im gesetzlichen Sinne erlangen sollte. Nicht genügend beachtet ist aber von dem Vorderrichter die Möglichkeit, dass der Kläger neben seinem statutenmässigen Anspruche auf Pension durch seine Anstellung im Staatsdienste eine gesetzliche Pensionsberechtigung erworben haben konnte. Eine solche Berechtigung erlangte er als ein unter dem Vorbehalte der Kündigung angestellter Beamter gemäss § 2 des Preussischen Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 (G.-S. S. 268) ohne weiteres, sofern er eine in den Besoldungsetats aufgeführte Stelle bekleidete. Wie für diesen Fall die Höhe der dem Kläger zu gewährenden Pension zu berechnen wäre, ob Kläger nur die statutenmässige oder neben derselben vielleicht auch die gesetzliche Pension beanspruchen könnte, darf unerörtert bleiben. Denn jedenfalls muss, worum es sich hier nur handelt, im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 6. Juli 1884 als ‚mit Pensionsberechtigung angestellt' derjenige Staatsbeamte angesehen werden, welchem eine nach den maassgebenden Landesgesetzen mit dem Pensionsanspruche verbundene amtliche Stellung verliehen ist, ohne dass es darauf ankommen kann, aus welchem Fonds die Mittel zur Befriedigung seines gesetzlichen Pensionsanspruchs vom Staate entnommen werden." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. Mai 1890; Jurist. Wochenschr. 1890. S. 205.)

Verschiedenes.

Köping-Hult-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Aus Stockholm wird geschrieben: Diese von Engländern gegründete Gesellschaft ist eine der wenigen Unternehmungen dieser Art in Schweden, welche den betheiligten inländischen Kapitalisten keine Enttäuschungen gebracht haben. Der Nettoüberschuss aus 1889 beträgt nach dem Jahresbericht 293 730 Kronen. Es wurde von der Generalversammlung beschlossen, 233 537 Kronen oder $8^2/_3$ % an die Aktionäre als Dividende zu vertheilen und den Rest von 60 193 Kronen für rollendes Material und neue Anlagen zu verwenden. Die von der Gesellschaft in 1873 ausgegebenen Obligationen sind jetzt alle eingelöst.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In dem Ausnahmetarif für Eisen und Eisenwaaren usw. von Süddeutschen Stationen nach Eger transit, Franzensbad transit usw. vom 1. November 1887 sind auf Seite 3 unter Ziffer 2 der Tarifbestimmungen die hinter „eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs" stehenden Worte: „nicht über 6,3 m lang" zu streichen.

München, am 11. Juli 1890. (1578)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 21. d. Mts. ab finden die in den nachbenannten Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau für „Marthavaleskagrube" enthaltenen Frachtsätze auch für die Sendungen von dem an die Zweiglinie Lazisk-Marthavaleskagrube neu angeschlossenen
„Margarethenschacht der Gottmitunsgrube"
Anwendung:

a) Ausnahmetarif für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau und im Verkehr nach den Stationen Louisenhof und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Bahn vom 1. Oktober 1888;

ferner Tarif nach:

b) Stationen des Direktionsbezirks Berlin etc. vom 15. November 1884,

c) der Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt, Hannover etc. vom 1. Februar 1885,

d) des Direktionsbezirks Bromberg etc. vom 1. September 1885,

e) des Direktionsbezirks Erfurt etc. vom 1. Januar 1887,

f) des Direktionsbezirks Altona etc. vom 15. Januar 1886,

g) der Sächsischen Staatseisenbahnen etc. vom 15. Juli 1888,

h) der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn etc. (Anhang zum Hanseatisch - Ostdeutschen Verbandgütertarif),

i) der Altdamm-Colberger Bahn vom 15. Oktober 1884,

k) der Stargard-Cüstriner etc. Bahn vom 5. Januar 1890,

l) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. Oktober 1886,

m) der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien-Startsch-Trebitsch) vom 1. April 1890,

n) der Oesterreichischen Südbahn etc. vom 1. Februar 1886,

o) der K. K. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1886,

p) der Wien-Aspang Eisenbahn vom 1. Februar 1886,

q) der Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck etc.) vom 1. April 1888,

r) der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. August 1884,

s) der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. vom 1. Oktober 1887,

t) der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linie) vom 15. Oktober 1887,

u) der Galizischen Carl Ludwig- etc. Bahn (Oberschl.-Galizischer Kohlentarif) vom 1. Dezember 1888,

v) der vom Oesterr. Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg - Wichstadtl-Lichtenau etc. vom 1. Januar 1890,

w) der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linie) vom 20. Januar 1890,

x) der Arad - Temesvarer, Kaschau-Oderberger, Ungarische Nordost- und Ungar. Staatseisenbahn vom 20. Januar 1890,

y) der Rumänischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1890,

z) nach Stettin und Swinemünde transito seewärts vom 15. Juli 1883.

Breslau, den 16. Juli 1890. (1579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Zum Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr tritt am 1. August 1890 der Nachtrag XX in Kraft, welcher Bestimmungen über die Einführung veränderter Frachtsätze für die seitherigen Verbandsstationen und neue Frachtsätze für die Stationen der Königl. Bayer. Lokalbahnen enthält.

Durch die veränderten Frachtsätze treten für den grösseren Theil der Stationen nicht unerhebliche Frachtermässigungen ein, es kommen aber auch theilweise Erhöhungen mit der Maassgabe zur Einführung, dass die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis 30. September 1890 in Geltung bleiben.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 14. Juli 1890. (1580)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Magdeburg. Am 1. September d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie der Halberstadt - Blankenburger, der Neuhaldensleber, der Osterwieck - Wasserlebener und der Stendal-Tangermünder Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, welcher zum Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Frachtsätze enthält.

Durch diesen neuen Tarif werden der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg vom 1. Juli 1885 nebst Nachträgen, sowie der hierzu gehörende Anhang von demselben Tage nebst Nachträgen aufgehoben.

Abdrücke des neuen Tarifs können zum Preise von 2,50 ℳ das Stück vom 20. August d. J. ab durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen bezogen werden.

Ueber die Höhe der nach dem neuen Tarife sich ergebenden Frachtsätze ertheilt auf Wunsch das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung schon jetzt Auskunft.

Magdeburg, den 14. Juli 1890. (1581)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Anmerkung zum Holz-Ausnahmetarif in den Heften 4b bis 9b des Belgisch - Südwestdeutschen Tarifs, nach welcher dessen Sätze auf die Artikel „Weiden, Radfelgen, Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Schuhpflöcke (Holzstifte) und Cigarrenkistenbretter" im Verkehr mit den Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn keine Anwendung finden, tritt am 20. Juli d. J. ausser Geltung.

Strassburg, den 9. Juli 1890. (1582)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Kohlenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Juli 1888.) Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. werden die Frachtsätze für Heidingsfeld im Verkehre mit Altenessen auf 1,05 ℳ, Essen B. M. auf 1,04 ℳ, Schalke B. M. auf 1,06 ℳ, Schee auf 1,02 ℳ und Sprockhövel auf 1,03 ℳ für 100 kg ermässigt.

Köln, den 14. Juli 1890. (1583)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. September l. J. treten in den besonderen Zusatzbestimmungen zum Neben - Gebührentarif — Seite 11 des Badischen Gütertarifs und Seite 11 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Badischen Bahnen — hinsichtlich der Gebühren für die eisenbahnseitige Besorgung der Zollformalitäten auf den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut einige Aenderungen ein, wodurch die Gebühr für Verwiegen der Güter auf der Dezimalwaage von 4 auf 5 Cts. für 100 kg erhöht wird. Dagegen bringen die übrigen in Betracht kommenden Aenderungen durchweg Ermässigungen mit sich.

Nähere Auskunft ertheilen das diesseitige Tarifbüreau und unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 14. Juli 1890. (1584)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Gültig vom 15. Juli d. J. werden zum Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarif herausgegeben der II. gemeinsame Nachtrag zu den Heften 1 bis 6, enthaltend das Verzeichniss der Zechen und Kokereien, sowie die Nachträge IV zum Heft 1, III zum Heft 2, II zu den Heften 3, 4, 5 und 6, welche letztere eine andere Fassung des Absatzes 3 der Vorbemerkungen, Sätze für die Station Hörde Rh. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers enthalten.

Die Nachträge sind zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück durch Vermittelung der Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Elberfeld, den 11. Juli 1890. (1585)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. pr. Donau - Dampfschiffahrt nach Süddeutschland (A. T. II v. 1. Aug. 1886.) C. b. Nr. 4. Seit 1. Juli l. J. haben die mit Umschlag in Wien, Donaukaibahnhof gültigen Frachtsätze durchwegs eine Ermässigung von je 0,04 ℳ pro 100 kg erfahren.

München, am 9. Juli 1890. (1586)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags - Verkehre. Dresden-Elbkai - Nordwestböhmen und Oesterreich - Riesa - Elbkai. Mit 1. September 1890 gelangen anderweite Kurszuschläge (D) zur Anwendung, durch welche gegenüber den jetzt gültigen Frachtsätzen Erhöhungen verbunden sind.

Hierüber ertheilt bis zum Erscheinen der Tarifnachträge unser Verkehrsbüreau auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 14. Juli 1890. (1587)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-Württembergischer Verkehr. Am 1. August 1890 tritt ein neuer Gütertarif für obigen Verkehr in Kraft, wodurch der Tarif vom 1. August 1885 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält direkte Frachtsätze zwischen den Güterstationen der Main-Neckarbahn (ausgenommen Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof, welche Station in dem Tarife der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg enthalten ist) und denjenigen der Württembergischen Bahnen. Neben umfangreichen und theilweise bedeutenden Frachtermässigungen bringt der neue Tarif auch einige unwesentliche Erhöhungen — letztere mit Gültigkeit vom 15. September 1890 —, worüber unser Tarifbüreau nähere Auskunft ertheilt.

Darmstadt, den 10. Juli 1890. (1588)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. Am 1. August d. J. tritt zu unserm Lokal-Gütertarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erde, Kartoffeln sowie Pressrückstände von Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel etc. und Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung.

Ausserdem werden durch den vorgenannten Nachtrag, mit Gültigkeit vom 15. September d. J., Berichtigungen des Kilometerzeigers herbeigeführt, wodurch in einigen Verkehrsbeziehungen unwesentliche Frachterhöhungen eintreten. Druckabzüge sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Neu-Ruppin, den 16. Juli 1890. (1589)
Die Direktion.

Mit dem 1. September 1890 wird die in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Magdeburg und Hannover-Bromberg, sowie im Bromberg-Sächsischen Verbandsverkehr bestehende direkte Abfertigung von Gütern von und nach den Stationen Dt. Eylau Stadt, Gr. Koschlau, Loebau, Marienburg M. M. E., Mlawa, Mlecewo, Montowo, Mortung, Nikolaiken, Riesenburg, Rosenberg, Rybno, Weissenburg i/Westpr. und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aufgehoben.

Bromberg, den 14. Juli 1890. (1590)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (A. T. V vom 20. September 1886) C. b. Nr. 2. Seit 1. Juli l. J. gelangen die mit Umschlag in Wien Donaukaibahnhof gültigen Frachtsätze für sämmtliche unter Ziffer 3 der Tarifbestimmungen genannte Artikel (ausgenommen Kleie) hinsichtlich des Verkehrs mit Singen und Konstanz um den Betrag von je 4 ₰ pro 100 kg, hinsichtlich des Verkehrs mit Basel und Schaffhausen um den Betrag von je 5 Cts. pro 100 kg ermässigt zur Anwendung.

München, den 9. Juli 1890. (1591)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. September d. J. kommen für den **Westdeutschen Verbands-Gütertarif** ein neuer Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen, sowie zwei neue Tarifhefte:

Nr. 1 für den Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirk Altona und Hannover), der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (einschliesslich der Hessischen Nebenbahnen), der Pfälzischen, Main-Neckar-, Badischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (einschliesslich der Wilhelm Luxemburg-Bahn) andererseits, sowie zwischen Stationen der letztgenannten Reichseisenbahnen und der Oberhessischen Eisenbahnen,

Nr. 2 für den Verkehr der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd mit den Direktionsbezirken Hannover und Frankfurt a/M. südlich von Cassel bezw. Göttingen zur Einführung.

Damit gelangen der Theil II vom 1. September 1888 nebst den bisherigen Tarifheften Nr. 1 bis 5 vom gleichen Tage, sowie die bezüglichen Tarifsätze des Tarifheftes Nr. 7 vom 1. Dezember 1887 zur Aufhebung.

Die neuen Tarife enthalten, abgesehen von hier und da vorkommenden Berichtigungen, im allgemeinen nur Frachtermässigungen und Verkehrserweiterungen. Dieselben sind voraussichtlich schon vom 8. August d. J. ab in den Verbandsstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu beziehen. In der Zwischenzeit ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Hannover, den 16. Juli 1890. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftlicher Vieh- etc. Tarif für die Lokal- und direkten Staatsbahn-Verkehre der Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt usw. untereinander. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die direkte Abfertigung zwischen den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie der Dahme-Uckroer, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Ruhlaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Arnstadt Ichtershausener und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits aufgehoben.

Erfurt, den 16. Juli 1890. (1593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Durch den am 1. August d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XXIV wird die unmittelbare Abfertigung von Eil- und Frachtgütern auf den Verkehr mit den Stationen der Bayerischen Lokalbahnen ausgedehnt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 13. Juli 1890. (1594)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Berlin-Breslau. Am 1. August 1890 gelangen im ebenbezeichneten Verkehr für Eisenerze und Schlacken- etc. Sendungen von den Stationen Kohlfurt, Mallmitz und Rauscha, sowie für Schlackensendungen von Station Schmiedeberg i/R. des Direktionsbezirks Berlin nach Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben geben auf Wunsch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, Bahnhof Alexanderplatz hier, Auskunft.

Berlin, den 12. Juli 1890. (1595 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 20. Juli d. J. tritt zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 15. August 1889 der fünfte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen in den Abschnitten D. E. und F. c neue, auf einheitlicher Grundlage gebildete Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw. (Ausnahmetarif 9) von den Produktionsorten des diesseitigen Bezirks nach Stettin trans. seewärts, welche entweder gleich hoch oder niedriger sind als die bisherigen Ausnahmesätze. Nur der Ausnahmesatz für Breslau, Oberschlesischer Bahnhof-Stettin tr. erfährt eine geringfügige Erhöhung. Die ermässigten Sätze gelten vom 1. August d. J., der erhöhte Satz erst vom 15. September d. J. ab. Exemplare des Nachtrages können durch unsere Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 14. Juli 1890. (1596MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarifhefte 2 für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr in Kraft, welcher u. a. ermässigte Entfernungen für die Stationen Altenburg, Görlitz i/Schles. und Kamenz i. S. der Königl. Sächsischen Staatsbahnen enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 15. Juli 1890. (1597)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) zwischen Wilschhaus und Annathal-Rothau, sowie Untergraslitz von 0,30 bezw. 0,29 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 15. Juli 1890. (1598)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Gütertarif. Am 20. Juli d. J. werden die Stationen Patschkau und Rybnik in den für Eisenerze, Kiesabbrände und Puddelofen- etc. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des diesseitigen Lokal-Gütertarifs als Versandstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 17. Juli 1890. (1599)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessisch-Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif vom 1. September 1888 in Kraft, durch welchen vielfach Frachtermässigungen und nur einige geringe Erhöhungen, letztere mit Wirkung vom 1. September cr., durchgeführt werden.

Nähere Auskunft ertheilen jetzt schon die betheiligten Tarifbüreaus.

Giessen, den 10. Juli 1890. (1600)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und den Stationen der Gotthardbahn andererseits wird mit sofortiger Wirkung die Minimaltaxe sowohl für Eilgut als für gewöhnliches Frachtgut auf 40 Cts. für die Sendung herabgesetzt.

Ferner finden die im Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Gotthardbahn andererseits

bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. bis einschliesslich 14. Oktober l. J. auch auf den Artikel „Moharsamen (Ungarische Hirse)" Anwendung.

Karlsruhe, den 16. Juli 1890. (1601)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. werden zu den Heften C. 1, 3 und 4 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs die Nachträge III bezw. IV herausgegeben.

Sie enthalten im wesentlichen nur Berichtigungen und sind durch die Vermittelung der Güterabfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Elberfeld, den 11. Juli 1890. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau-Elsass-Lothringischer Verkehr. Die Sätze des Ausnahmetarifs 4 (Blei etc.) gelten auch für die vor Basel belegenen Elsässischen Stationen der Haupt- und Seitenlinien.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (1603)

Frankfurt a. M., den 15. Juli 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung des Tarifes, Theil II — Heft E. Am 1. September 1890 gelangt der Tarif, Theil II — Heft E, zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für den direkten Transport von Eilgütern u. gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie zwischen Eger (K. K. Oesterr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verwalteten K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn andererseits.

Gleichzeitig treten der Tarif, Theil II — Heft 4, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1881 nebst allen Nachträgen, ferner die Tariftabellen vom 1. Dezember 1885 für den direkten Güterverkehr zwischen Saaz einerseits und Stationen der K. K. priv. Dux-Bodenbacher und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn andererseits vollständig ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes werden rechtzeitig bei der geschäftsabführenden Verwaltung käuflich zu erhalten sein.

Prag, am 8. Juli 1890. (1604)
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1890 treten zu den Tarifen für den Kohlenverkehr nach der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Böhm. Nordbahn die Nachträge I bezw. III in Kraft, welche in der Hauptsache die Aufnahme der Station Trupschitz der vom Staate verwalteten Lokalbahn Potscherad-Wurzmes enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die gefertigte Direktion zu bekommen.

Teplitz, am 12. Juli 1890. (1605)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit 1. September 1890 tritt der Nachtrag VI zum Elbeumschlags-Tarife „West-Oesterreich - Aussig-Landungsplatz" vom 15. Mai 1888 in Kraft, welcher die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege, neue Ausnahme-Frachtsätze für Schiefer und Aenderung der Kurs-Zuschlagsbeträge enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die gefertigte Direktion zu beziehen.

Teplitz, am 14. Juli 1890. (1606)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-Oesterr. Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. August 1890 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Norddeutschen Stationen und Oesterr. Stationen über Tetschen und Seidenberg mit theilweise ermässigten Fahrpreisen in Kraft.

Gleichzeitig wird der Tarif für den Norddeutsch-Oesterr. Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg vom 1. September 1889 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Der zur Einführung gelangende Tarif enthält Fahrpreise für einfache Schnell- und Personenzugs-Fahrkarten, sowie Rückfahrkarten, dann direkte Gepäckfrachtsätze.

Exemplare des Tarifes liegen bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht auf.

Wien, den 16. Juli 1890. (1607)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Sächsisch-Oesterr. Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. tritt ein Nachtrag I zur Tarif- und Antheilsübersicht für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Böhm. Nordbahn andererseits über Tetschen und Reichenberg vom 1. November 1889 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält nur Fahrpreise für einfache Schnell- und Personenzugs-Fahrkarten, sowie Rückfahrkarten im Verkehre zwischen Wien (Nordwestbahnhof) und Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Leipzig, Pirna und Schandau, dann direkte Gepäckfrachtsätze in den eben angeführten Relationen.

Exemplare des Tarifes liegen bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht auf.

Wien, den 16. Juli 1890. (1608)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

4. Verdingungen.

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Württb. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 28—30 dreiachsigen Personenwagen I./II. Klasse nach dem Coupésystem zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden auf dem technischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 6 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme der Lieferung wollen bis Freitag, den 1. August d. J. Mittags 12 Uhr verschlossen und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Coupéwagen"

versehen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Mittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 10. Juli 1890. (1609)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

Main-Neckarbahn. Die Erbauung von 10 Personenwagen III. Kl. soll im Wege des öffentlichen Ausgebots vergeben werden. Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferzeit sind bis zum 28. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" uns einzusenden.

Zu genannter Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unserem Sitzungszimmer dahier stattfinden, zu welcher wir die Bieter einladen.

Dieselben sind 3 Wochen an ihr Gebot gebunden.

Zeichnungen und Bedingungen für die Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ von unserem Sekretariat zu beziehen.

Darmstadt, den 9. Juli 1890. (1610)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. (Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Stettin. Eisenbahn-Bauinspektion Berlin.) Unter den Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 soll die Lieferung und Aufstellung von 8 Vorsignalen für 4 Stationen der Strecke Berlin-Chorin vergeben werden. Angebote sind in geschlossenem, mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum 23. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, an die Eisenbahn-Bauinspektion Berlin (Stettiner Bahnhof) einzureichen, in deren Büreau die Bedingungen und die Lagepläne werktäglich von 9 bis 6 Uhr zur Einsicht ausliegen. Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Angebotsbogen können gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Berlin, den 10. Juli 1890. (1611MG)
Der Vorsteher der Bauinspektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die abgängigen Materialien aus dem Jahre 1889 sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinsverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 29. Juli cr. versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen hier einzureichen.

Giessen, den 15. Juli 1890. (1612)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 57. 1890.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 56

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Juli 1890.

Inhalt:

Was ist bestimmend für den Standort der Stations-Deckungssignale?

(Schluss aus Nr. 56)

Die räumliche Entfernung zwischen Abschlusstelegraph und Vorsignal richtet sich nach dem Bremswege der einfahrenden Züge. Unter Bremsweg wird der Weg verstanden, den ein Zug während der Bremsdauer, d. h. in derjenigen Zeit zurücklegt, welche mit dem Augenblicke beginnt, wo die Bremsen in Thätigkeit gesetzt werden, und mit dem Moment aufhört, wo der Zug zum Stillstand gekommen ist. Der Bremsweg ist abhängig von dem Gewicht des Zuges, der Geschwindigkeit, der Lage des Geleises (Steigen oder Fallen), der Bremskraft usw.

Man muss dafür sorgen, dass die Signale am Abschlusstelegraphen dem Lokomotivführer eines einfahrenden Zuges mindestens auf die Entfernung hin erkenntlich sind, welche dem grössten Bremswege entspricht, der nach Lage der Strecke bei der grössten Zugbelastung und Geschwindigkeit erwartet werden kann.

Ist der Abschlussmast mit einem Vorsignal versehen, so muss letzteres mindestens den Anfangspunkt des Bremsweges ausmachen, während der Abschlusstelegraph selbst den äussersten Endpunkt dieses Weges darstellt.

Ist ein Vorsignal anwendbar, so kann man bei der Wahl des Platzes für den Abschlussmast sich ausschliesslich von den Erwägungen leiten lassen, welche wir bei Besprechung der Gefahrpunkte der Stationen angeregt haben. Sollte aber aus irgend welchen Gründen von einem Vorsignal abgesehen werden müssen, so ist für die Stellung des Abschlusstelegraphen eine gebieterische Nothwendigkeit die der rechtzeitigen Erkennbarkeit der Signale von der Strecke aus und ist der Fall nicht ausgeschlossen, dass dieser Umstand dazu führen kann, den Mast weiter von der Station abzurücken, als nach Lage der Gefahrpunkte nothwendig bezw. im Interesse einer leichten Signalbedienung wünschenswerth erscheint, oder auch dazu, den Mast genau an der Stelle aufzurichten, welche genügen würde, wenn man ein Ueberfahren des Haltezeichens infolge irgend welcher Zufälligkeiten (glatte Schienen, fehlerhafte Bremsen) ganz ausser Betracht lässt.

Letzteres wird aber ungestraft nur dann geschehen können, wenn die vollkommensten Bremseinrichtungen, ein wohl geschultes Fahrpersonal und ausgiebige, sichere Sandstreuvorrichtungen an den Lokomotiven zur Verfügung stehen.

Die auf einen Zug bei Absperrung des Dampfes und Einschaltung der Bremseinrichtungen einwirkenden verzögernden Kräfte bilden den Inbegriff der gleichzeitig in Thätigkeit tretenden Bremskraft, Reibung und Schwerkraft. Der das Maass der Reibung zwischen Schiene und Rad ausdrückende Zahlenwerth ist bei trockenen Schienen noch einmal so gross als bei feuchten (glatten) Schienen. Eine zu geringe Reibung zwischen Schiene und Rad kann zur Folge haben, dass die Lokomotivräder schleifen. So wenig es genügt, um einen Zug von gegebenem Gewicht eine gewisse Steigung hinauf zu befördern, über die erforderliche Menge hinreichend gespannten Dampfes zu verfügen, wenn diesem Dampf nicht die Möglichkeit geboten wird, sich in nutzbringende Arbeit umzusetzen, was bei

der Lokomotive nur dann der Fall ist, wenn die auszunutzende Dampfkraft auf die treibenden Räder, ohne dass letztere schleifen, übertragen wird, so wenig ist eine ausgiebige Bremswirkung zu erwarten, wenn die Räder bei glatten Schienen mehr gleiten als rollen. Wenn die Bremsklötze der Fahrzeuge bei ihrer festen Berührung mit den Radreifen erzielen sollen, dass die drehende Bewegung gehemmt wird, so ist einleuchtend, dass eine die Bewegung hemmende Wirkung nicht eintreten kann, wenn die Räder an und für sich schon schleifen. Es ist daher im Interesse einer guten Bremswirkung geboten, die Reibung zwischen Schiene und Rad stets so zu erhalten, dass ein unbeabsichtigtes Schleifen der Räder nicht eintreten kann.

Die Wissenschaft lehrt, dass der Reibungswiderstand zwischen zwei gegebenen Materialien bei einem bestimmten Druck, den dieselben auf einander ausüben, wenn die gleitenden Flächen einmal in Bewegung sind, gleichmässig ist, so lange nicht etwa durch einen zwischen die Berührungsflächen gebrachten Stoff die Reibung vermehrt oder vermindert wird, und man benutzt beim Eisenbahnbetriebe diesen Umstand im Interesse der Sparsamkeit einerseits dazu, um durch möglichst vollkommene Schmierung der Achslager den Zugwiderstand zu ermässigen, andererseits aber wieder dort eine vermehrte Reibung zu erregen, wo es sich darum handelt, für eine vorhandene Kraft einen unerlässlichen Haltepunkt für deren Angriff zu gewinnen. Reicht die Adhäsion zwischen Schienen und treibenden Rädern nicht mehr aus, um eine Leistung zu vollführen, welche die Lokomotive vermöge ihrer sonstigen Kapazität zu bewältigen imstande wäre, so streut man Sand auf die Schienen, um hierdurch einen Angriffspunkt der der Lokomotive innewohnenden Kraft zu gewinnen und auf diese Weise das nachtheilige Räderschleifen zu vermeiden.

Dasselbe ist nothwendig, um für die Bremskraft einen Angriffspunkt zu gewinnen. Man kann daher den Einfluss der glatten Schienen auf die Länge des Bremsweges nur dann unberücksichtigt lassen, wenn solche Vorkehrungen getroffen sind, welche ein ausreichendes, gleichmässiges Bestreuen der Schienen mit Sand sicherstellen.

Bei gegebenem Zuggewicht, bei bekannter Zuggeschwindigkeit und bei gleichfalls bekannten Steigungsverhältnissen lässt sich die Länge des Bremsweges rechnungsmässig feststellen. Dieser Weg besteht hauptsächlich aus zwei Theilen; der erste Theil desselben wird während der Zeit zurückgelegt, die nothwendig ist, um die Bremsen fest anzuziehen, der zweite Theil dagegen wird vom Zuge unter voller Bremskraft zurückgelegt.

Nennt man den ersten Wegetheil x_1, den zweiten x_2, so ist der Gesammtweg

$$X = x_1 + x_2.$$

Ist v die Geschwindigkeit, t die Zeit von dem Augenblicke, wo der Lokomotivführer das Haltezeichen wahrnimmt, bis zu dem Augenblicke, in welchem die Bremsen fest angezogen sind, so ist

$$x_1 = vt.$$

Ganz richtig ist die Gleichung nicht, weil die Bremsen schon zu wirken anfangen, sobald sich die Bremsklötze an die Räder anlegen und von diesem Moment an bis zum festen Anliegen der Klötze die Geschwindigkeit v abnimmt. Indessen ist dieser Umstand ohne Bedeutung und kann füglich unberücksichtigt bleiben, da bei der Annahme, dass v für die Zeit t konstant ist, sicherer gerechnet wird. Der Werth t wird nach Erfahrungsresultaten zu 10 Sekunden angenommen. Diese Ziffer erscheint auf den ersten Blick hoch gegriffen. Wenn man aber bedenkt, dass beinahe 3 Sekunden für das Geben des aus drei Tönen bestehenden Bremssignales der Lokomotivpfeife vergehen, dass — da die Schallgeschwindigkeit 332 m ausmacht — fast 2 Sekunden vergehen, ehe der Schlussbremser eines 150 Achsen langen Güterzuges überhaupt erst das Bremssignal wahrnimmt, dass man nicht mehr darauf rechnen kann, das Bremserpersonal werde bei der Fahrt stets mit gespanntester Aufmerksamkeit auf das Bremssignal horchen, so wird man anerkennen müssen, dass 10 Sekunden nicht zu viel sind.

Will man sich ein Bild davon machen, wie gross dieser Theil des Bremsweges unter Umständen sein kann, so braucht man nur von der zulässigen höchsten Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde auszugehen. Dann ergibt sich, dass 250 m erst zurückgelegt werden müssen, bevor überhaupt die Wirkung der Bremsen beginnt. Allerdings sind in Deutschland die Zeiten gewesen, wo die schnellfahrenden Züge mit gewöhnlichen Spindelbremsen ausgerüstet waren. Jetzt schreibt das Bahnpolizei-Reglement vor, dass

> die mit mehr als 60 km in der Stunde fahrenden Personenzüge mit durchgehenden Bremsen, d. h. solchen Bremsen versehen sein müssen, welche gleichzeitig vom Lokomotivführerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden können.

Dadurch, dass man dem Führer die Verfügung über den Bremsapparat in die Hand gegeben, hat man den oben besprochenen todten Theil des Bremsweges fast auf Null reduzirt, doch dürfen noch immer Personenzüge bis zu 60 km Geschwindigkeit verkehren, die nur mit den gewöhnlichen Spindelbremsen ausgerüstet sind, bei denen also der erste Theil des Bremsweges $v \cdot t = \frac{1000}{60} \cdot 10 = 167$ m sein würde, eine noch sehr beachtenswerthe Länge. Der zweite Theil x_2 des zu berechnenden Gesammt-Bremsweges lässt sich näherungsweise aus der Geschwindigkeit v, aus dem Gewicht der bewegten Masse G und aus der unausgesetzt hemmenden Bremskraft P nach den bekannten Bewegungsgesetzen berechnen, indem die von der Kraft P auf die Wegelänge x_2 verrichtete mechanische Arbeit gleich der im fortbewegten Zuge angehäuften Arbeit ist. Die letztere ist aber unter Zugrundelegung der obigen Werthe und bei Bezeichnung der Beschleunigung der Schwere beim freien Falle mit

$$g = \frac{Gv^2}{2g}.$$

$$Px_1 = \frac{Gv^2}{2g}, \quad x_1 = \frac{Gv^2}{2Pg}, \text{ also } X = x_1 + x_2 = vt + \frac{Gv^2}{2gP}.$$

Der Werth G, das Gewicht der bewegten Masse ist gleich dem eigentlichen Zuggewicht, wenn die sämmtlichen Räder des Zuges gebremst werden. Letzteres kommt nur selten vor. Wenn, was meistens der Fall, nur ein Theil der Räder gebremst werden kann, so hören bei Eintritt der Bremswirkung nur diese Räder auf, sich zu drehen, oder richtiger gesagt, sie drehen sich nur mässig, während die ungebremsten Räder durch ihre drehende Bewegung mit Hilfe der Reibung zwischen Schiene und Rad treibend auf den Zug wirken.

Es besteht also das Gewicht G der bewegten Masse aus dem Gewichte des Zuges (G_1) vermehrt um ein Gewicht G_2, welches der Wirkung der sich drehenden Masse der freien, ungebremsten Räder entspricht.

Ist das Gewicht einer Achse mit zwei Rädern q, so übt die Achse, wenn sich die Räder auf einer Unterlage wälzen und die Reibung auf der Unterlage den genügenden Rückhalt gewährt, durch ihre Drehung in Bezug auf Massenwirkung dieselbe Wirkung aus, wie eine parallel zur Unterlage sich fortbewegende Masse von $\frac{q}{2}$ (siehe Schmitt, Signalwesen). Sind also n ungebremste Achsen im Zuge, so ist

$$G_2 = \frac{n \cdot q}{2}, \text{ mithin } G = G_1 + \frac{nq}{2},$$

wenn man alle ungebremsten Achsen als unter sich gleich ansehen kann.

Bei den Wagenachsen kann dieses auch unbedenklich geschehen und q durchschnittlich zu einer Tonne (1000 kg) angenommen werden. Die nicht gebremsten Lokomotivräder dagegen repräsentiren grössere Massen und zwar kann man durchschnittlich annehmen

für eine Personenzuglokomotive . . . . = 4,5 t
„ „ schwere Güterzuglokomotive . . = 3,0 „
„ „ leichte „ . . = 2,0—2,5 „

Bei einem Personenzuge mit 20 ungebremsten Wagenachsen ist also der Werth

$$G_2 = 4{,}5 + \frac{20 \cdot 1}{2} = 14{,}5 \text{ t},$$

bei einem Güterzuge von 70 ungebremsten Wagenachsen

$$= 3{,}0 + \frac{70 \cdot 1}{2} = 38 \text{ t usw.}$$

Die hemmende Kraft P ist, wenn der Zug auf horizontaler Strecke fährt, gleich der Reibung. Diese setzt sich zusammen aus der gleitenden Reibung der gebremsten Räder auf den Schienen, der Achsenreibung, der rollenden Reibung der ungebremsten Räder usw.

Die gleitende Reibung ist ein bestimmtes Vielfaches des auf die gebremsten Achsen entfallenden Zuggewichtes. Der Reibungskoeffizient ist bei trockenen Schienen 0,17, bei nassen Schienen nur halb so gross (0,09). Nennt man den Theil des den gebremsten Achsen zufallenden Zuggewichtes A, so ist der aus der gleitenden Reibung hervorgehende Theil der Bremskraft P $= 0{,}17$ A.

Der übrige Theil von P lässt sich mit dem Gefälle vergleichen, auf welchem ein fahrender Zug sich selbst überlassen (ohne Dampfkraft) seine Geschwindigkeit unverändert beibehalten würde, auf welchem also die Schwerkraft mit den Reibungswiderständen im Gleichgewicht steht. Der Verhältnisswerth dieses Gefälles kann nicht grösser als 0,0017 sein und die in Rede stehenden Widerstände erscheinen als eine Funktion des Gesammt-Zuggewichtes G_1, d. s. $= 0{,}0017\,G_1$, mithin $P = 0{,}17\,A + 0{,}0017\,G_1$.

Beispiel. Ein Güterzug mit einer schweren dreigekuppelten Lokomotive und 72 beladenen Achsen fährt mit 30 km Geschwindigkeit in der Stunde auf horizontaler Bahn. In dem Zuge sind ausser der Tenderbremse 3 Bremsen besetzt, welche sich auf 6 Achsen erstrecken. Das Gewicht der Maschine ist etwa zu 37,5 t, das des Tenders zu 22,5 t, das einer beladenen Achse zu 7,5 t anzunehmen. Daraus ergibt sich das Zuggewicht zu

$$G_1 = 37{,}5 + 22{,}5 + 72 \cdot 7{,}5 = 600 \text{ t}.$$

Der Werth G_2 ist

$$3 + \frac{(72 - 6) \cdot 1}{2} = 36 \text{ t}$$

und da $P = G_1 + G_2$

$$G = 600 + 36 = 636 \text{ t}.$$

Das Gewicht des direkt gebremsten Zugtheiles (A) ist

$$22{,}5 + 6 \cdot 7{,}5 = 67{,}5 \text{ t}$$

und da die Bremskraft P =

$$0{,}17\,A + 0{,}0017\,G_1$$

$$P = 0{,}17 \cdot 67{,}5 + 0{,}0017 \cdot 600 = 12{,}495 = \text{rot. } 12{,}5 \text{ t}.$$

Die Geschwindigkeit v ist $= \frac{500}{60}$ m, die Erd-Acceleration (g) $= 9{,}81$, also der Bremsweg

$$X = vt + \frac{G v^2}{2 g P} = \frac{50 \cdot 10}{6} + \frac{636 \cdot 8{,}33^2}{2 \cdot 9{,}81 \cdot 12{,}5} = 263{,}4 \text{ m}.$$

Liegt das Geleis nicht in einer Horizontale, sondern in einer Neigung 1 : n, so ist, je nachdem der Zug die Bergfahrt oder Thalfahrt macht, der Werth P um $\frac{1}{n} G_1$ grösser oder kleiner als auf horizontaler Strecke; denn die Steigung vermehrt die auf den Zug einwirkenden verzögernden Kräfte, während das Gefälle dieselben vermindert.

Ist der Neigungswinkel φ, so ist bekanntlich nach dem Gesetze über das Parallelogramm der Kräfte die parallel zum Geleise treibend oder hemmend auf den Zug vom Gewichte G_1 wirkende Kraft

$$G_1 \sin \varphi,$$

oder, da bei kleinen Winkeln $\sin \varphi$ annähernd $= tg\,\varphi$ ist

$$= G_1\, tg\, \varphi.$$

Ist nun die Neigung einer Strecke 1 : 100, 1 : 300 usw., so ist auch die fragliche Kraft:

$$\frac{G_1}{100}, \frac{G_2}{300} \text{ usw.}$$

Beispiel. Der oben erwähnte Zug möge sich statt auf horizontaler auf einer 1 : 100 geneigten Strecke bewegen. Dann ist P nicht 12,5 t, sondern

$$12{,}5 - \frac{G_1}{100} = 12{,}5 - \frac{600}{100} = 6{,}5 \text{ t}.$$

Blieben nur 3 Bremsen im Zuge besetzt, so würde der Bremsweg

$$X = \frac{50 \cdot 10}{6} + \frac{636 \cdot 8{,}33^2}{2 \cdot 9{,}81 \cdot 6{,}5} = 429{,}7 \text{ m}$$

betragen.

Eine so schwache Bremsenbesetzung ist aber nach § 13 des Bahnpolizei-Reglements ausgeschlossen. Bei einer Neigung 1 : 100 werden in dem 72 Achsen starken Zuge 8 Bremsen besetzt sein, also 16 Achsen gebremst werden können.

Dann ist

$$G_2 = \frac{(72 - 16) \cdot 1}{2} = 28 \text{ t},$$

$$G = 628 \text{ t},$$

das Gewicht des gebremsten Zugtheiles

$$A = 22{,}5 + 16 \cdot 7{,}5 = 142{,}5 \text{ t},$$

$$P = 0{,}17 \cdot 142{,}5 + 0{,}0017 \cdot 600 - \frac{600}{100} = 19{,}245$$

$$X = \frac{50 \cdot 10}{6} + \frac{628 \cdot 8{,}33^2}{2 \cdot 9{,}81 \cdot 19{,}245} = 198{,}8 \text{ m}.$$

Dieses Beispiel führt am besten vor Augen, von welcher hervorragenden Bedeutung es für die Abkürzung des Bremsweges ist, wenn ein grosser Theil der Achsenzahl des Zuges gebremst werden kann.

Ungeachtet der Zug in einem Gefälle 1 : 100 sich bewegt, wird derselbe rechnungsmässig doch auf eine kürzere Entfernung zum Stehen gebracht werden können, als bei der Fahrt auf horizontaler Bahn, weil das Verhältniss der gebremsten Achsen wie 16 : 6 steht. Die im Bahnpolizei-Reglement gegebene Vorschrift einer Vermehrung der Bremsachsen mit Zunahme der Neigung ist also wohl dazu angethan, die Nachtheile, welche das Gefälle auf die Bremswirkung ausüben muss, wieder auszugleichen. Man wird aber im praktischen Betriebe nicht daran denken, sich auf diesen rechnungsmässigen Ausgleich völlig verlassen zu können, da eine ungleichmässige Bedienung oder eine fahrlässige Unterlassung in Bedienung der Bremsen ganz andere Resultate gibt und die Wahrscheinlichkeit einer solchen Fahrlässigkeit weit grösser ist, wenn man — wie bei geneigter Strecke — die Länge des Bremsweges von einer grösseren Anzahl Bremser abhängig weiss. Auf einer horizontalen oder einer nicht stärker als 1 : 300 geneigten Bahn kann man für unseren Zweck den Bremsweg so annehmen, wie ihn die Rechnung ergibt. Bei grösserer Neigung dagegen empfiehlt es sich, dem durch Rechnung festgestellten Werth einen Zuschlag zu geben. Wie gross derselbe sein muss, kann man nur durch Versuche feststellen. Bei einer Neigung 1 : 100 wird dieser Zuschlag gegen 50 % des rechnungsmässigen Bremsweges betragen können.

Will man also bei der Wahl der Stellung des Abschluss- oder Blockstationstelegraphen bezw. bei Ermittelung der unbedingt erforderlichen, also der noch zulässigen geringsten Entfernung zwischen Abschlusstelegraph und Vorsignal den grössten zu erwartenden Bremsweg in Betracht ziehen, so muss man den anzustellenden Berechnungen die zulässige grösste Geschwindigkeit, die grösste Achsenzahl der Zuggattung zu Grunde legen, auch annehmen, dass sämmtliche Achsen beladen und dass nur so viel Bremsen besetzt sind, wie nach den bestehenden Vorschriften mindestens besetzt sein müssen. Der Umstand, dass etwa die Strecke, welche der Zug zu durchfahren hat, in Kurven liegt, also an und für sich einen im Interesse eines kurzen Bremsweges liegenden Widerstand bietet, ist — wie das auch in unserem Beispiele geschehen — ganz unberücksichtigt zu lassen. Dagegen sollte man nicht versäumen, die klimatischen Verhältnisse zu bedenken und z. B. in solchen Gegenden, wo die Schienen die grösste Zeit des Jahres hindurch nass sein werden, statt des Reibungs-

koeffizienten 0,17 für trockene Schienen den Koeffizienten 0,09 für nasse Schienen in die Rechnung einführen.

Die Länge der Bremswege bei Hauptbahnen wird zwischen 400 und 600 m schwanken, auch bei glatten Schienen und langen Gefällsstrecken bis zu 800 m steigen können.

Es lässt sich denken, dass man bei Bahnen im Gebirge, bei solchen in der Nähe grosser Städte oder bei Stadtbahnen überhaupt (Berliner Stadtbahn) selten die Oertlichkeit so finden wird, um die Erkennbarkeit der Signale auf so lange Strecken, wie die oben erwähnten Bremswege sind, sichern zu können. Die Bremswege würden vielfach so lang sein, wie überhaupt die Entfernung zwischen zwei Stationen beträgt.

Bei solchen Betriebsverhältnissen fehlt dann aber auch die durchgehende Bremse nicht und sind bei einem hoch entwickelten Betriebe alle Wagen im Zuge Bremswagen. Hat man aber mit einer, in die Hand des Lokomotivführers gelegten durchgehenden Bremse zu rechnen, wie z. B. mit der Luftdruckbremse von Westinghouse, Carpenter usw., so sind auch, wie schon weiter oben angedeutet, die Bremswege weit geringere.

Zahlreiche Versuche mit der Luftdruckbremse haben ergeben, dass Züge bei 70 % Bremsdruck und 75 km Geschwindigkeit auf horizontaler bezw. schwach geneigter Bahn (bis zu 1 : 300) in 15 Sekunden auf 200 bis 250 m Entfernung zum Stehen gebracht werden können. Der erwähnte Bremsdruck macht etwa 11 % Verzögerungsprozente aus, d. h. die Bremskraft beträgt bei 100 t Zuggewicht 11 t.

Die nach den Versuchsfahrten mit der Luftdruckbremse in Amerika aufgestellten Diagramme ergeben folgende Abhängigkeit zwischen

dem Bremswege X,

den Verzögerungsprozenten P (d. i. dem Mittelwerth aller Verzögerungskräfte),

der Geschwindigkeit v

$$X = 0{,}393 \frac{v^2}{P}.$$

Kolle.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 55.)

Am Schlusse des Betriebsjahres 1888 besassen a) die Deutschen Eisenbahnen 13 000 (12 713), b) die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 4 744 (4 610) und c) die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 433 (1 441) bezw. d) die sämmtlichen Vereinsbahnen zusammen 19 177 (18 764) eigene Lokomotiven. Durchschnittlich entfielen auf 1 km Betriebslänge zu a) 0,33, zu b) 0,20, zu c) 0,23 und zu d) 0,27 eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 3 792 (3 622) Tenderlokomotiven, und unter den bei den Deutschen Bahnen nachgewiesenen, am Schlusse des Betriebsjahres vorhandenen 13 000 eigenen Lokomotiven 12 Dampfwagen, darunter 2 Rowan'sche und 8 Stück nach dem System Thomas. Von den letzteren sind je 3 Stück im Bezirke der Sächsischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn und 2 Stück im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld in Verwendung.

Die Anzahl der für den Betrieb vorhandenen Lokomotiven im Jahresdurchschnitte betrug a) bei den Deutschen Bahnen 12 864 (12 679), b) bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 4 703 (4 571) und c) bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 432 (1 437), bezw. d) bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 18 999 (18 687). Von denselben entfallen durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge zu a) 0,33 (0,33), zu b) 0,19 (0,21), zu c) 0,24 (0 24) und zu d) 0,27 (0,28) Stück. Die als Jahresdurchschnitt für den Betrieb angegebenen Zahlen umfassen sämmtliche für den eigenen Dienst verfügbare Lokomotiven, gleichviel, ob dieselben im eigenen Besitze der Bahnen sich befanden oder von letzteren geliehen waren, ob dieselben im Fahr-, Stations- oder Bereitschaftsdienst oder in der Werkstätte oder kalt gestanden haben. Die mittlere Bestandzahl der Lokomotiven ist nach Maassgabe des Zu- und Abganges derselben im Laufe des Jahres in der Weise ermittelt worden, dass die Dienstmonate der zu- oder abgegangenen Lokomotiven auf volle Jahre durch entsprechende Verminderung der Stückzahl berechnet worden sind. Die Deutschen Bahnen waren, wie die auf 1 km Betriebslänge festgestellten Durchschnittszahlen ergeben, über die bezügliche Gesammt-Durchschnittsziffer hinaus mit Lokomotiven ausgerüstet, während die beiden anderen Bahngruppen dieselbe nicht erreicht haben. Unter den Königlich Preussischen Staatseisenbahnen hatte der Direktionsbezirk Elberfeld den grössten eigenen Lokomotivbestand mit 0,60 Stück auf 1 km Betriebslänge; diesem folgten der Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) mit 0,49 Stück, der Direktionsbezirk Hannover mit 0,47 Stück, der Direktionsbezirk Köln (linksrh.) mit 0,43 Stück, der Direktionsbezirk Magdeburg mit 0,42 Stück, der Direktionsbezirk Frankfurt a/M. mit 0,40, die Direktionsbezirke Berlin und Breslau mit je 0,37, die Direktionsbezirke Altona und Erfurt mit je 0,31 und der Direktionsbezirk Bromberg mit 0,22 Stück auf 1 km Betriebslänge. Den grössten eigenen Lokomotivbestand besass die Ludwigsbahn (Nürnberg - Fürth) mit 1,32 Stück auf 1 km Betriebslänge; dieser folgten die Main-Neckarbahn mit 0,65 und die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 0,66 Stück; der kleinste eigene Lokomotivbestand wurde — ausgenommen der Bukowinaer Lokalbahnen, der Eisenbahnen Lemberg-Belzec (Tomaszów), Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek und Szatmar-Nagybanya — bei den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit 0,05 Lokomotiven auf 1 km Betriebslänge gezählt.

Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- und Material- und Arbeitszüge — einschl. der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Bahnen	271 420 012	(255 800 183)	Zugkm
2. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen	108 453 080	(101 434 680)	„
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	35 742 639	(33 940 921)	„
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen	415 615 731	(391 175 784)	Zugkm

Von der vorstehenden Gesammtsumme entfallen 195 688 933 (188 423 167) km auf Kurier-, Schnell- und Personenzüge, 51 273 554 (49 015 964) km auf gemischte Züge, 163 007 837 (149 335 599) km auf Güterzüge und 5 645 407 (4 401 054) km auf Material- und Arbeitszüge (einschl. Schneepflugfahrten). Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 32 488 418 (21 277 595) km, betrug die Anzahl der von den Lokomotiven geleisteten Nutzkilometer zusammen 439 104 149 (412 453 379), während 23 413 183 (20 877 303) km auf Leerfahrten, 16 455 193 (15 193 300) Dienststunden auf den Verschubsdienst und 9 619 511 (9 291 425) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfielen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen geleistet: 1. von den Deutschen Bahnen 433 270 252 (405 623 808) Lokomotivkm, 2. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 147 750 136 (135 946 064) Lokomotivkilometer, 3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 46 048 874 (43 693 810) Lokomotivkm, 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 627 069 262 (585 263 682) Lokomotivkilometer. An Lokomotivkilometern bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge zurückgelegt: 1. von den Deutschen Bahnen 11 062 (10 646), 2. von den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen 6 075 (5 922), 3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 7 629 (7 360) und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 9 019 (8 736) km. Unter den Deutschen Bahnen erzielten die grössten Leistungen die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld mit 21 158, die Main-Neckarbahn mit 19 491 und die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 19 246 Lokomotivkm, unter den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 19 877 und die Kaiser Ferdinands - Nordbahn (Hauptbahnen) mit 13 219 Lokomotivkm, unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Nieder-

ländische Rhein-Eisenbahn mit 18 486 und die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 17 974 Lokomotivkm.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Nutzkilometer	Leerfahrtkilometer	Im Verschubdienst	Im Bereitschaftsdienst.
		Anzahl		Stunden	
1	Deutsche Bahnen	287 779 056 (271 034 582)	16 883 997 (15 499 210)	12 846 810 (11 917 380)	6 356 131 (6 261 893)
2	Oesterreichisch-Ungar. Bahnen	115 599 531 (107 632 122)	5 273 668 (4 240 145)	2 809 754 (2 502 514)	2 448 243 (2 226 582)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	36 521 990 (35 095 580)	1 245 019 (1 188 310)	847 779 (829 662)	853 427 (835 374)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	439 900 577 (413 762 284)	23 402 684 (20 927 665)	16 504 343 (15 249 556)	9 657 801 (9 313 849)

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen), auf Steinkohlen-Heizwerth umgerechnet, bezifferte sich bei den a) Deutschen Bahnen auf 3 832 948 (3 557 770) t, b) Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf 1 723 551 (1 578 390) t, c) Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 435 153 (418 366) t und d) bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 5 991 652 (5 554 526) t, d. i. durchschnittlich auf 1 Nutzkm zu a) 13,32 (13,13), zu b) 14,91 (14,67), zu c) 11,91 (11,92) und d) 13,62 (13,42) kg bezw. auf 1 Lokomotivkm und zwar zu a) 10,04 (9,92), zu b) 12,33 (12,25), zu c) 9,95 (9,94) und zu d) 10,60 (10,49) kg. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe einschliesslich der Fracht- und Ladekosten betrugen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 65 648 853 (60 179 796) ℳ oder durchschnittlich für 1 Nutzkm 14,92 (14,54) ₰ und für 1 Lokomotivkm 11,62 (11,36) ₰.

Der Aufwand für das Schmieren und Putzen usw. der Lokomotiven und Tender betrug im ganzen 5 768 041 (5 504 858) ℳ; durchschnittlich entfielen auf 1 Nutzkm 1,31 (1,33) ₰ und auf 1 Lokomotivkm 1,02 (1,04) ₰.

Für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial wurden 60 861 958 (56 490 281) ℳ aufgewendet, was durchschnittlich auf 1 Nutzkm 13,84 (13,65) ₰ und auf 1 Lokomotivkm 9,69 (9,62) ₰ ausmacht.

Der Besitzstand der Vereinsbahnen bezüglich der eigenen Personenwagen am Schlusse des Betriebsjahres ist in der nachstehenden Tabelle ersichtlich gemacht:

Laufende Nr.	Bahngruppe	am Jahresschlusse vorhandene eigene Personenwagen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl		
1	Deutsche Bahnen	24 175 (23 511)	53 409 (52 097)	1,37 (1,37)
2	Oesterreich.-Ungarische Bahnen	9 369 (9 108)	19 614 (19 078)	0,80 (0,82)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	2 769 (2 796)	6 196 (6 215)	1,03 (1,02)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	36 313 (35 415)	79 219 (77 390)	1,14 (1,15)

Den geringsten, auf 1 km Betriebslänge berechneten Wagenbestand von 0,17 Personenwagenachsen hatte die Wismar-Karower Eisenbahn; dieser folgten die Stargard-Cüstriner und die Westholsteinische, sowie die Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn mit je 0,20, die Mecklenburgische Südbahn und die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit je 0,21, die Barcs-Pakraczer Eisenbahn mit 0,23, die Kolomeaer Lokalbahnen mit 0,24, die Kreis Oldenburger Eisenbahn, die Lokalbahn Szatmar-Nagybánya und die Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit je 0,26 Personenwagenachsen. Den grössten und im Vergleiche zu den übrigen Bahnen auffälligen Wagenbestand besass die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 14,24 Personenwagenachsen; dieser schliesst sich in sehr weitem Abstande an die Main-Neckarbahn mit 4,81, die Niederländische Rheinbahn (einschliesslich der von derselben betriebenen Leiden-Woerdener Eisenbahn) mit 2,39, der Direktionsbezirk Magdeburg und die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn mit je 2,20 Personenwagenachsen.

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen eigenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 84 384 (83 893), in der II. Klasse 316 141 (310 300), in der III. Klasse 890 558 (872 233) und in der IV. Klasse 185 324 (194 158), zusammen 1 485 241 (1 451 750) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 21,37 (21,56) und auf 1 Achse 18,79 (18,80), während die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitte 1 467 308 (1 438 924) betrug. Wie die vorstehenden Zahlen ergeben, machte sich im Berichtsjahre eine weit grössere Vermehrung der Plätze in III. Klasse gegenüber denjenigen in II. Klasse nothwendig.

Im eigenen Betriebe, sowie auf fremden Bahnen und Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Personenwagen der Vereinsbahnen zusammen 2 955 058 723 (2 822 876 499) Achskm und jede Achse der Personenwagen durchschnittlich 37 624 (36 645) km durchlaufen, wohingegen von den fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahn 409 196 422 (384 749 925) Achskm geleistet worden sind. Die eigenen und fremden Personenwagen haben im eigenen Betriebe der Bahn überhaupt 2 984 851 674 (2 857 221 248) und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 43 538 (43 253) Achskm zurückgelegt. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,35 (4,32) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 23,14 (23,00) % besetzt. Die stärkste Ausnutzung der Wagen mit durchschnittlich 7,36 Personen auf jede bewegte Personenwagenachse hatte die Galizische Carl Ludwigbahn, die niedrigste — abgesehen von der von der Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn betriebenen Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh a. S.-Mezebrody (0,96) — mit 2,02 die Prinz Heinrichbahn zu verzeichnen, während die Rumänische Staatsbahn die stärkste Ausnutzung der bewegten Plätze mit 40,76 % und die niedrigste die Prinz Heinrichbahn mit 11,51 % erreichte. Bei den Preussischen Staatsbahnen war jede bewegte Personenwagenachse durchschnittlich mit 4,68 Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 24,70 % besetzt. Die Preussischen Staatsbahnen blieben mithin über dem Gesammtdurchschnitt der Gruppe der Deutschen Bahnen, bei welchen die ermittelten Durchschnitte 4,57 Personen bezw. 23,58 % ausmachten.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz von Personenwagen (einschl. Achsen und Räder) hat nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 22 893 952 (18 990 018) ℳ, d. i. durchschnittlich für jede Personenwagenachse 291 (247) ℳ, für jeden Platz 15,60 (13,20) ℳ und für jedes Personenwagen-Achskilometer 0,77 (0,67) ₰ betragen.

Am Schlusse des Jahres 1888 waren an eigenen Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) die in der auf Seite 570 stehenden Tabelle enthaltenen vorhanden.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 3 952 251 (3 835 940) t, d. i. durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 56,16 (56,23) t und für jede Achse 4 898 (4 886) kg.

Im eigenen Betriebe, sowie auf fremden Bahnen und Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lastwagen zusammen rund 14 084,4 (13 003,6) Millionen Achskilometer und jede Achse durchschnittlich 17 503 (16 631) km, die fremden Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahn dagegen 3 780,4 (3 427,6) Millionen Achskilometer zurückgelegt. Die eigenen und fremden Lastwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 14 062,8 (12 969,9) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 202 564 (193 826) Achskm durchlaufen. Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2,24 (2,20) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 45,67 (44,98) % ausgenutzt. Die stärkste Durchschnittsbelastung jeder Achse — abgesehen von der Leoben-Vordernberger Eisenbahn (4,33 t) und der Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg (3,25 t) — mit 2,92 t hatte die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, während die Warschau-Bromberger Eisenbahn die stärkste durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit mit 58,86 % erreichte. Von den Preussischen Staatsbahnen wurden diese beiden Durchschnitte, welche für die Gruppe Deutsche Bahnen auf 2,21 t bezw. 45,87 % ermittelt, mit 2,26 t bezw. 46,56 % = + 0,06 t bezw. 0,69 % überschritten.

Mit Einschluss der Leistungen für Postwagen, deren die Vereinsbahnen 824 (777) vierrädrige, 41 (37) sechsrädrige und 103 (104) achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahnen überhaupt 17 404,3 (16 173,4) Millionen und

durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 250 324 (241 420) Achskilometer zurückgelegt.

Der Aufwand für Unterhaltung der Lastwagen (einschl. Achsen und Räder), Erneuerung derselben aller Art und für Ersatz, theilweisen wie vollständigen (nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial) hat bei den Vereinsbahnen überhaupt 52 429 553 (45 041 083) *M.* bezw. durchschnittlich für jede Lastwagenachse 65 (57) *M.* und für jedes Lastwagen-Achskilometer 0,37 (0,34) ₰ betragen; für Schmiermaterial der Personen- und Güterwagenachsen wurden 1 325 614 (1 261 956) *M.* und für jedes Wagenachskilometer durchschnittlich 0,008 ₰ verwendet.

Die durchschnittliche Anzahl der über die ganze Bahn beförderten Züge betrug und zwar: Personenzüge 2 854 (2 852), Güter- und gemischte Züge 3 087 (2 964).

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bedeckte Lastwagen			Offene Lastwagen			Lastwagen aller Art		
		zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	zusammen	Achsen unter denselben: überhaupt	Achsen unter denselben: durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl								
1	Deutsche Bahnen	85 845 (84 964)	175 420 (173 764)	4,44 (4,52)	175 702 (168 747)	357 414 (343 414)	9,04 (8.93)	261 547 (253 711)	532 834 (517 178)	13,48 (13,44)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	49 332 (48 563)	99 177 (97 623)	4,01 (4.14)	58 327 (55 998)	117 714 (113 028)	4.76 (4,80)	107 659 (104 561)	216 891 (210 651)	8,77 (8,94)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	10 369 (10 077)	21 160 (20 576)	3.47 (3,35)	17 552 (17 862)	35 982 (36 669)	5 89 (5 94)	27 891 (27 939)	57 142 (57 245)	9,36 (9.28)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	145 546 (143 604)	295 757 (291 963)	4,20 (4,28)	251 551 (242 607)	511 110 (493 111)	7,26 (7,23)	397 097 (386 211)	806 867 (785 074)	11,47 (11,51)

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2949 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Uebersicht der Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 2951 vom 15. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beigetretenen Verwaltungen, betreffend Einführung eines einheitlichen Diensttelegramm-Formulars (abgesandt am 19. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 20. d. Mts. ist der 3. Nachtrag zu der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, welche das Verzeichniss der zur Absendung und Annahme von Sprengstoffen geeigneten Stationen enthält, ausgegeben. Durch denselben werden verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des vorbezeichneten Verzeichnisses bekannt gemacht.

Am gleichen Tage ist der 5. Nachtrag zu der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande als Kundmachung 11 ausgegebenen: „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften" zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der im Verkehre nach Frankreich, Italien, Rumänien, Russland und der Schweiz bestehenden Vorschriften.

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Mai d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 16 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 161 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 174 Personen verunglückt, sowie 18 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 61 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 6 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, 2 Verletzungen auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, zu Köln (rechtsrheinisch), zu Hannover und zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 106 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 14 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 24 verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 32 402,59 km Betriebslänge und 902 394 333 geförderten Achskilometern) 180 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrheinische) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 977,58 km Betriebslänge und 32 349 132 geförderten Achskilometern) 18 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Altdamm-Colberger Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.).

Am 15. d. Mts. ist die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Deutzerfeld auch für den Versand von Frachtstückgütern der anschliessenden Werke eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Der an der Linie Riesa-Elsterwerda zwischen Riesa und Wülknitz belegene Haltepunkt Zeithain ist am 15. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Elberfeld.

Die an der Bahnstrecke Hagen-Witten belegene Station Wetter erhält fortan, zur Unterscheidung der am 1. d. Mts. eröffneten Station Wetter (Hess.-Nass.) der Strecke Sarnau-Frankenberg, den Namen Wetter (Ruhr).

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn

untergeordneter Bedeutung von Fredeburg nach Meschede beauftragt worden.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

In der letzten Sitzung des Aufsichtsrathes wurde der Bericht über die Geschäftsergebnisse des verflossenen Betriebsjahres festgestellt. Durch fortwährende Steigerung der Einnahmen ist das Ergebniss derart, dass dasselbe als ein erfreuliches bezeichnet werden kann. Da jedoch die Mehrheit der Inhaber von Stammaktien in der letzten Generalversammlung die Aufnahme einer Anleihe zum Zwecke der nothwendig erscheinenden Beschaffung von Betriebsmitteln abgelehnt hat, so müssen die Betriebsüberschüsse, die sonst in Form einer, wenn auch kleinen Dividende an die Stammaktionäre vertheilt worden sind, diesmal zu Neuanschaffungen und sonstigen erforderlichen Neueinrichtungen verwendet werden.

Crefelder Eisenbahn.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 55 S. 555 d. Ztg. entnehmen wir dem Jahresbericht für 1889/90 noch folgendes: Die für die Unterhaltung der Bahnanlagen aufgewendeten Kosten waren wesentlich geringer als in den Vorjahren. Diese Ersparniss findet ihre Begründung darin, dass nach nunmehr vollendetem vollständigen Umbau des auf der freien Strecke gelegenen Oberbaues durch Auswechselung der hölzernen Schwellen gegen eiserne durchweg eine wesentlich solidere Konstruktion des Oberbaues zur Einführung gelangt ist. Neben den durch diesen verbesserten Zustand bedingten Ersparnissen an laufenden Unterhaltungskosten blieben diejenigen Arbeitslöhne erspart, welche in früheren Jahren für den Umbau selbst aufgewendet werden mussten. Die Vermehrung der Transportkosten ist einzig und allein durch die gesteigerten Kohlenpreise herbeigeführt worden. Dem Erneuerungsfonds wurden überwiesen:

	1889/90 ℳ	1888/89 ℳ
aus dem Betriebe	37 491	37 348
aus Veräusserungen	5 414	2 076
dazu Bestand aus dem Vorjahre	11 070	14 641
zusammen	53 975	54 065
Verausgabt wurden	26 966	42 995
mithin verbleibt ein Bestand von	27 009	11 070

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegen das Vorjahr um 7 147 ℳ gestiegen, diejenigen aus dem Güterverkehr um 5 444 ℳ gesunken. Die Ausgaben haben sich gegen die des Vorjahres um 9 337 ℳ vermindert. Als Ursache der Mindereinnahme im Güterverkehr dürften angesehen werden: 1. Einrichtung der Haltestelle Benrad (St. Tönis) seitens der Königlichen Staatseisenbahn-Verwaltung; 2. Ausfall von Stein- und Erztransporten in den Relationen Viersen und Vorst-Crefeld.

Elektrische Hochbahn Elberfeld-Barmen.

Ueber die von der Firma Siemens & Halske geplante elektrische Hochbahn Elberfeld - Barmen — über welche wir bereits in Nr. 3 S. 23 d. Ztg. berichteten — hielt im Bergischen Bezirksverein des Vereins Deutscher Ingenieure der Oberingenieur der genannten Firma, Regierungs - Baumeister Schwieger, einen interessanten Vortrag, aus welchem die „Köln. Ztg." folgende Mittheilungen macht. Der Redner erinnerte zunächst an die rasche Entwickelung, welche die Verkehrsmittel in den grossen Städten mit der gewaltigen Verkehrssteigerung in den letzten Jahrzehnten genommen haben, und besprach die verschiedenen zur Beförderung des Verkehrs geschaffenen Mittel, insbesondere die verschiedenartigen Stadtbahnen. Für die beiden grossen Schwesterstädte Elberfeld und Barmen konnte bei der örtlichen Lage nur eine elektrische Hochbahn in Betracht kommen, da die auf beiden Seiten des Wupperthales vorüberführenden Eisenbahnen nur für den Fernverkehr eingerichtet sind und die Pferdebahn in ihrer Leistungsfähigkeit naturgemäss sehr behindert ist und durchschnittlich nicht mehr als 6 km in der Stunde zurücklegt. Durch die Hochbahn, die mit einer Geschwindigkeit von etwa 22 km fahren würde, tritt in Zukunft eine Verkehrstheilung ein, durch welche die vorhandenen Verkehrseinrichtungen entlastet und eine jede ihrer eigenen Bestimmung zurückgegeben würde. Die für die Hochbahn zu wählende Linie war von vornherein mit Rücksicht auf die Einträglichkeit der Bahn, um kostspieligen Grunderwerb auszuschliessen, durch den Zug der Wupper gegeben. Der elektrische Betrieb gestattet leichtere und billigere Bauausführung als der Betrieb mit Lokomotiven. Während z. B. in Newyork die Lokomotiven 40 t schwer sind, haben die einfachen Wagen für den elektrischen Betrieb nur ein Gewicht von 3—4 t und die doppelten Wagen von 7 t. Mit der Ausführung des Planes steht eine Regulirung der Wupper in Verbindung. Die Bahnlinie soll durchgehends in der Mitte des künftig regulirten Wupperbettes liegen und wird fast ausnahmslos über die Wupperbrücken in entsprechender Höhe hinwegführen, so dass der Strassenverkehr unbehindert bleibt. Unter der Voraussetzung eines Umbaues der Loherbrücke ist das höchste Steigungsverhältniss der Bahn etwa 1 : 110, die stärksten Bogen haben einen Halbmesser von 100—120 m. Die Bauart der Bahn ist eine einfache; der Bahnbau erhebt sich auf Stützen, welche an der Einfassung des Rinnsals für den Abfluss des niedrigen Wassers eingelassen sind und durch entsprechende Verstrebungen weitere Verstärkungen erhalten. In Entfernungen von je 400—500 m werden, und zwar im Anschluss an vorhandene Wupperbrücken, Haltestellen angelegt, welche von dem Bürgersteig der Brücken aus durch hinaufführende Treppen zugänglich gemacht werden sollen. In Zwischenräumen von je 5 Minuten soll ein 48—50 Personen fassender Wagen fahren und bei stärkerem Verkehr ein zweiter Wagen angehängt oder auch in kürzeren Zwischenräumen gefahren werden. Die Firma Siemens & Halske hat nach dem Uebereinkommen mit den beiderseitigen Städten die Verpflichtung zum Bau und Betrieb der Hochbahn für Personen- und Güterbeförderung unter näher festgesetzten Bedingungen übernommen. Die Bahn soll vorläufig ihren Ausgang an der Sonnborner Wupperbrücke nehmen und im Bahnhof Rittershausen endigen. Die Kosten sind auf etwa 6 Millionen Mark veranschlagt. Die Stadtgemeinden Elberfeld und Barmen sind jedoch berechtigt, nach Ablauf einer jeweiligen fünfjährigen Betriebsdauer die gesammte Anlage zu übernehmen. Der Uebernahmepreis soll in einer Kapitalsumme bestehen, welche sich durch Kapitalisirung des Durchschnitts - Reinertrages der der Uebernahme vorausgehenden drei besten Geschäftsjahre auf Grundlage einer Verzinsung von 4,5 % ergibt, aber jedenfalls 120 % des von der Firma Siemens & Halske auf das Unternehmen sowohl ursprünglich wie später verwendeten Anlagekapitals, abzüglich des Erneuerungs- und Tilgungsfonds, betragen muss. Die Dauer des Vertrages wird auf 90 Jahre festgesetzt. Nach Ablauf dieser Zeit geht die Bahnanlage, mit Ausschluss des beweglichen Inventars, unentgeltlich in das gemeinsame Eigenthum der beiden Stadtgemeinden über.

Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Die Gesellschaft, welche mit 6 500 000 ℳ Kapital und 2 574 000 ℳ Obligationen 1. bis 3. Emission arbeitet, gibt jetzt weitere $4^1/_2$ % Obligationen zum Gesammtbetrage von 900 000 ℳ aus, deren Verzinsung mit dem 1. d. Mts. beginnt. Die Tilgung beginnt mit dem 30. Juni 1893 und soll Ende 1905 beendet sein. Eine Kündigung seitens der Gesellschaft kann erst nach Ablauf der ersten 6 Tilgungsjahre vorgenommen werden.

Main-Verkehr.

Durch die Kanalisirung des Mains von Mainz bis Frankfurt und infolge der Anlage der städtischen Hafen- und Lagerhauseinrichtungen hat sich der Verkehr immer mehr entwickelt. Derselbe ist ohne den Flossverkehr

von	311 586 tkm	im Jahre	1880/82
auf	15 352 452 „	„	1887
„	20 551 352 „	„	1888
„	29 159 283 „	„	1889

gestiegen. Die Verkehrsleistung der kanalisirten Mainstrecke hat sich somit gegen das Jahr 1882 im Jahre 1887 auf das 49 fache, 1888 auf das 66 fache und 1889 auf das 93 fache erhöht.

Der höchste kilometrische Verkehr belief sich auf der 33 km langen kanalisirten Mainstrecke auf

9 442 t	im Jahre	1880/82
494 193 „	„	1887
696 759 „	„	1888
939 446 „	„	1889.

Hierzu tritt der Flossverkehr mit 155 442,5 t im Jahre 1889.

Elbe-Travekanal.

Die Baudeputation der Freistadt Lübeck ist nach dem „Berl. Act." mit Vornahme von Vermessungen für die neue Linie des Elbe-Travekanals von Lübeck bis Mölln in der Richtung des Stecknitzthales beauftragt worden. Der Senat hatte zu diesen Vorarbeiten bei der Bürgerschaft einen Kredit von 30 000 ℳ beantragt und in der Vorlage ausgeführt, dass Mecklenburg-Schwerin eine Einladung Preussens und Lübecks zu kommissarischen Verhandlungen über die Heranziehung des Wassers aus dem Schallsee zur Speisung des Kanals einfach abgelehnt habe und dass deshalb Preussen und Lübeck „vor weiterem" versuchen wollen, ob nicht durch Auffindung einer anderen Kanallinie auf das Schallseewasser ganz verzichtet werden könne. Vorläufige Untersuchungen durch Techniker hätten die Ueberzeugung von dem Gelingen eines solchen Versuchs gegeben.

Berliner Verkehr.

Die nachstehende, der „Deutsch. Verkehrs - Gew." entnommene Zusammenstellung gibt ein Bild über den Verkehr an den 2 Pfingstfeiertagen dieses Jahres. Der erste Feiertag

ist mit der Ziffer I. und der zweite mit der Ziffer II. bezeichnet.

Es haben befördert:

Die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft: I. 448 579 Pers., II. 469 701 Pers.	918 280 Pers.
Die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft: I. 52 013 Pers., II. 54 553 Pers.	106 566 „
Die Berlin-Charlottenburger Pferdebahngesellschaft: I. 34 365 Pers., II. 37 266 Pers.	71 631 „
Die Berliner Dampfstrassenbahnen: Zwölf-Apostelkirche - Schmargendorf I. 11 730 Pers., II. 17 737 Pers.; Nollendorfplatz - Hundekehle I. 11 967 Pers., II. 15 172 Pers.; Nollendorfplatz-Steglitz I. 4 455 Pers., II. 5 114 Pers. Im ganzen also: I 28 152 Pers., II. 38 023 Pers.	66 175 „
Die Berliner Stadt- und Ringbahn: I. 77 146 Personen, II. 96 308 Pers.	173 454 „
Die Allgemeine Berliner Omnibus - Aktienschaft: I. 57 246 Pers., II. 54 738 Pers.	111 984 „
Die Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft: I. 19 107 Pers., II. 19 193 Personen	38 300 „
Die Omnibuslinie Golzstrasse-Spittelmarkt: I. 2 466 Pers., II. 2 773 Pers.	5 239 „
Die Personenbeförderung durch Droschken I. und II. Klasse, sowie Gepäckdroschken kann nur geschätzt werden. Man wird von der Wirklichkeit nicht zu weit abgehen, wenn man annimmt, dass von den 5 387 konzessionirten Droschken 4 500 an jedem Tage im Betriebe waren und dass durchschnittlich von jeder 10 Touren gefahren und jedesmal 2 Personen befördert wurden, schätzungsweise also an jedem Tage $10 \times 2 \times 4500 = 90000$ Pers., an beiden Tagen	180 000 „
Ebenso kann die Personenbeförderung mittelst Kremser nur annähernd und zwar auf I. 13 600 Pers., II. 18 000 Pers. geschätzt werden.	31 600 „
Es kommen ferner hinzu die Personenbeförderungen mittelst der Dampfboote, sowie mittelst der Eisenbahnen nach den Vororten Berlins, den entfernter gelegenen Ausflugorten, sowie der Fernverkehr. Es haben befördert: Die Spree-Havel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Stern", die Oberspree hinauf bis Friedrichshagen: I. 10 016 Personen, II. 11 840 Pers; die Unterspree bis Potsdam hinunter: I. 816 Pers., II. 1 074 Pers.	23 746 „
Die Stettiner Eisenbahn: I. 16 448 Pers., II. 13 370 Pers.	29 818 „
Die Berlin-Hamburger Eisenbahn: I. 2 575 Personen, II. 2 431 Pers.	5 006 „
Die Berlin-Anhalter und Berlin-Dresdener Eisenbahn: I. und II.	32 680 „
Die Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahn: I. 19 122 Pers., II. 20 434 Pers.	39 556 „
Diese Zusammenstellung ergibt für beide Tage eine Beförderung von	1 834 029 Pers.

Mit den fehlenden Zahlen einzelner Eisenbahnverwaltungen, von denen solche nicht zu erlangen waren, wurden etwa rund 2 Millionen Personen, die dafür sicher über 1 Million Mark Fahrgelder bezahlt haben, befördert. Ganz ausser Acht dabei gelassen sind die unzähligen Berliner Mieths- und Privatfuhrwerke.

Interessant sind namentlich die Gegenüberstellungen der Zahlen der Personenbeförderung einzelner Verkehrsgruppen. Mit den polizeilich konzessionirten 1 127 Pferdebahnwagen aller Gesellschaften wurden 1 096 477 Personen, mit den 240 Omnibuswagen aller Gesellschaften 155 523 Personen, mit den Gespannen der Fuhrunternehmer (Droschken, Thorwagen, Kremser) schätzungsweise 211 600 Personen befördert.

Dampfkessel und Dampfmaschinen in Preussen 1890.

Der Aufschwung der wirthschaftlichen Thätigkeit während des vergangenen Jahres hat eine erhebliche Zunahme in der Verwendung der bewegenden Kraft des Dampfes zur Folge gehabt, wie aus den diesbezüglichen Ermittelungen des Königlichen Statistischen Büreaus hervorgeht. Wenn man die Zahl der Dampfkessel und Dampfmaschinen Preussens, mit Ausnahme der in der Benutzung der Militärverwaltung und der Kaiserlichen Kriegsmarine befindlichen, sowie der Lokomotiven zu Anfang 1890 mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres vergleicht, so ergibt sich, dass vorhanden waren

	zu Anfang der Jahre 1889	1890
feststehende Dampfkessel	47 151	48 538
„ Dampfmaschinen	45 192	46 554
bewegliche Dampfkessel und Lokomobilen	12 177	12 822
Schiffsdampfkessel	1 836	2 046
Schiffsdampfmaschinen	1 674	2 007

Während also die Zahl der feststehenden Dampfkessel um 2,9 und diejenige der feststehenden Dampfmaschinen um 3,0 % zunahm, vermehrten sich die beweglichen Dampfkessel und Lokomobilen um 5,3, die Schiffskessel aber um 11,4 und die Schiffsdampfmaschinen sogar um 19,9 %; allerdings ist die letztere Steigerung mit auf Rechnung einer Aenderung in der Anschreibung zu setzen.

Bezüglich der feststehenden Dampfkessel und Dampfmaschinen geht die Rheinprovinz auf Grund ihrer hochentwickelten Industrie allen übrigen Provinzen weit voran; an zweiter Stelle folgt bei den feststehenden Dampfkesseln Schlesien, an dritter Westfalen, während bei den feststehenden Dampfmaschinen Westfalen die zweite und Schlesien die dritte Stelle einnimmt. Die Zahl der beweglichen Dampfkessel und Lokomobilen ist in Sachsen und Schlesien bei weitem am grössten. Mit Schiffsdampfkesseln und -Maschinen ist Schleswig-Holstein am reichlichsten ausgestattet; betreffs der Schiffsdampfkessel folgt die Rheinprovinz an zweiter und Pommern an dritter, bei den Schiffsdampfmaschinen dagegen Pommern an zweiter und Rheinland an dritter Stelle.

Aus den Geschäftsberichten Oesterreichischer Eisenbahnen.

Böhmische Nordbahn.

Den finanziellen Stand des Unternehmens erörternd, kündigt der Geschäftsbericht für 1889 eine Vorlage für die Generalversammlung an, welche die beabsichtigte Kapitalsvermehrung behandeln wird. Der Verwaltungsrath hält es für angezeigt, noch im Laufe dieses Jahres auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes zwischen investirtem und emittirtem Kapital (das verbaute Kapital ist um 3 546 457 fl. grösser als der Umlauf des Aktien- und Prioritätenkapitals) durch Ausgabe gesellschaftlicher Titel Bedacht zu nehmen und bei diesem Anlasse gleichzeitig diejenigen — nicht unbedeutenden — Baukosten zu berücksichtigen, deren allmähliche Verausgabung im Laufe dieses und der nächsten Jahre ins Auge gefasst wurden, um das Unternehmen den gesteigerten und überdies noch stetig zunehmenden Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Nebst der Vermehrung des Fahrparkes stellt sich die Erweiterung der Werkstätten sowie die Vergrösserung einzelner Stationen als dringend nothwendig heraus. Für 1889 wurden 313 398 fl. investirt und deshalb 2 856 eigene Aktien begeben und die Kursdifferenz von 155 550 fl. dem Erneuerungsfonds zugewiesen, wodurch dieser die Höhe von 407 927 fl. erreichte. Die Umwandlung der 5 % Silberprioritäten hat weitere Fortschritte gemacht; es wurden 396 000 fl. konvertirt und vermindert sich der Umlauf der 5 % Titres auf rund 2 Millionen Gulden. Was die Verkehrsverhältnisse anbelangt, so wird festgestellt, dass sowohl der Personenals auch der Güterverkehr sich gehoben haben. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr seien grösstentheils den mit dem 1. Juni 1889 zur Einführung gelangten billigeren Fahrpreisen, weiter aber auch dem Umstande zuzuschreiben, dass durch die Errichtung von Haltestellen eine grosse Zahl von Personen der Landbevölkerung, welche bisher auf kurze Entfernungen den Weg zu Wagen oder zu Fuss zurücklegten, nunmehr dem Bahnverkehre gewonnen wurden. Die Bahnverwaltung ist übrigens bestrebt, durch einzuführende Reformen des Personentarifs eine weitere Steigerung des Verkehrs herbeizuführen. Der im Sommer 1889 eingeführte Schnellzug hat bezüglich des Verkehrs kaum den bescheidensten Erwartungen entsprochen. An Gütern wurden befördert: 1 765 356 (+ 100 987) t. Unter anderem wurden verfrachtet: 629 091 t Braunkohlen (gegen 587 856 t), 217 787 t Schwarzkohlen (gegen 189 051 t), 61 997 t Zuckerrüben (gegen 47 370 t). Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 4 054 148 (+ 142 749) fl. und die Betriebsausgaben auf 2 064 489 fl., mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 1 989 659 fl. gegen 1 987 929 fl. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen 41,79 gegen 40 im Vorjahre. Die Erhöhung der Betriebsausgaben wird begründet mit der durch die gegenwärtige Zeitrichtung allgemein bedingten Erhöhung der Besoldungen und Löhne, weiter mit dem Mehrverbrauch von Materialien, mit der ausgedehnten Leistung der Werkstätten mit Rücksicht auf die nicht mehr aufschiebbar gewesenen Hauptreparaturen der Fahrbetriebsmittel, ferner mit der — durch den bedeutend gesteigerten Verkehr nothwendig gewordenen — Vermehrung des Personalstandes, endlich mit der Steigerung des Zugverkehrs selbst. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten erforderte 1 081 529 (— 27 285) fl. und beziffert sich demnach das verfügbare Reinerträgniss auf 908 129 fl. gegen 879 115 fl., an welchem jedoch 2 856 Stück mehr theilnehmen als im Vorjahre. Die seit dem 1. Januar 1890 erzielten Betriebsergebnisse geben der Hoffnung Raum, dass das diesjährige Endergebnis kein ungünstigeres als das des abgelaufenen Jahres sein wird.

Aus der Schweiz.

Eisenbahn von Vivis über Bulle nach Thun.

Die Schweizerische Bundesversammlung hat am 21. Juni den Herren Montet und E. Paschoud die Konzession für den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Vivis nach Thun ertheilt. Die projektirte Linie nimmt ihren Anfang bei der Station Vivis, zieht sich dann in nordöstlicher Richtung zur Station Chatel-St. Denis und in beinahe gleicher Richtung nach Semsales. Von hier gelangt dieselbe durch die Thäler der Sionge und der Trême zu den Stationen Vaulruz-Vuadens und Bulle-Tour de Trême und zieht sich dann an der Strasse entlang bis zur Station Greyerz. Die Bahn folgt dem Thale weiter bis zur Station Saanen und gelangt über Zweisimmen, Weissenbach, Boltigen Bäder von Weissenburg, Brodhäusi, Glütsch und Schoren nach Thun. — Die Länge der Linie zwischen den beiden Endstationen beträgt 116 km, von denen 67% in Geraden und 33% in Krümmungen zu liegen kommen. Der Minimalradius ist zu 200 m, die Spurweite zu 1 m und die Maximalsteigung, die auf einer längeren Strecke zur Anwendung kommen wird, zu 50 ‰ angenommen. Weil die Trasse im allgemeinen günstige Verhältnisse aufweist, glaubt man die Bahn als Adhäsionsbahn bauen und mit gewöhnlichen Lokomotiven betreiben zu können; doch ist in Anbetracht der reichlich vorhandenen Wasserkräfte der Betrieb mittelst komprimirter Luft oder Elektrizität nicht ausgeschlossen. Es sind vorläufig für den Winter 2, für Frühling und Herbst je 3 und für den Sommer 4 durchgehende Züge in Aussicht genommen; erforderlichenfalls soll im Winter auf einzelnen Strecken der Betrieb ganz eingestellt werden. Die Geschwindigkeit der Züge soll, bei einer Zugbelastung von 40 t, 45 km und auf der Maximalsteigung 15 km betragen. Zur Verwendung werden dreiachsige Tenderlokomotiven von 29 t Gewicht gelangen und der Oberbau der Bahn aus Stahlschienen von 25 kg Gewicht für das laufende Meter bestehen, welche auf imprägnirten Tannen- oder Eichenschwellen befestigt werden sollen. Als Personenwagen sind solche nach Amerikanischem System vorgesehen mit I., II. und III. Klasse für den direkten Verkehr und solche mit II. und III. Klasse für den Lokalverkehr. Sämmtliche Fahrzeuge erhalten durchgehende, von der Maschine aus zu bedienende Bremsen. Für die Bewältigung des Verkehrs ist die Beschaffung von 12 Maschinen, 12 Gepäckwagen, 40 Personenwagen und 100 verschiedenen Güterwagen in Aussicht genommen.

Die Gesammtkosten für Erstellung der Bahn und Beschaffung des Betriebsmaterials werden auf rund 16 000 000 Frcs. oder 137 200 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Eine Drahtseilbahn von Ragaz nach Wartenstein

soll in nächster Zeit gebaut werden. Die Anlage ist eingleisig mit automatischer Ausweichung in der Mitte, wie bei der Lugano-Bahnhofbahn in Aussicht genommen. Die Länge der Bahn beträgt schief gemessen 791 m, die mittlere Steigung 28 % und die Spurweite 1 m. Querschwellen von Eisen tragen die Schienen im Gewicht von 20 kg für das laufende Meter, sowie die Abt'sche Zahnschiene mit 2 Lamellen. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht in Aussicht genommen. Die Anlagekosten werden auf 160 000 Frcs. veranschlagt.

Eisenbahn von St. Gallen nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug.

Die Schweizerische Bundesversammlung hat den Herren Graner-Frei, Frischknecht und Löpfe zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau einer Eisenbahn

a) von St. Gallen nach Rapperswil,
b) von Samstagern nach Zug

ertheilt. Die Baulänge wird 85,72 km, die Betriebslänge 89,77 km und die Maximalsteigung 22 bezw. 30 ‰ betragen, während die gesammten Baukosten 22 500 000 Frcs. erfordern werden.

Zahnradbahn Lauterbrunnen-Wengeralp-Grindelwald.

Eine weitere Konzession für den Bau einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen nach Grindelwald hat die Schweizerische Bundesversammlung Herrn Bétrise in Biel ertheilt. Die grösste Steigung dieser Bahn wird 25 %, die Gesammtlänge derselben 18,5 km betragen, von denen 10,7 km in Geraden und 7,8 km in Krümmungen zu liegen kommen werden. Die Anlagekosten werden auf 4 500 000 Frcs. berechnet.

Gotthardbahn.

Die diesjährige Generalversammlung der Aktionäre fand am 30. Juni in Luzern statt. Es nahmen daran 34 Aktionäre und 16 Vertreter von Subvenienten theil, welche ein Aktienkapital von 31 Millionen repräsentirten; das Ausland war sehr spärlich vertreten. Der Jahresbericht, die Rechnungen und die Bilanz wurden genehmigt und dem Antrage des Verwaltungsrathes bezüglich der Dividende zugestimmt. Danach erhalten die Aktionäre eine Dividende von 7,2% und die Subventionsstaaten eine solche von 0,2%.

Nordostbahn.

Die Generalversammlung, in welcher 71 897 Aktien durch 3 000 Stimmen vertreten waren, genehmigte die Rechnungen für das Jahr 1889 und überwies die Anstände mit dem Bundesrathe, wegen eines Betrages von 31 385 Frcs. zur endgültigen Erledigung an den Verwaltungsrath. Die Zutheilung von je 6% Dividende an die Prioritäts- und Stammaktien im Betrage von 3 345 410 Frcs. wurde gleichfalls genehmigt, ebenso der ausserordentliche Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten im Betrage von 300 000 Frcs. Auf neue Rechnung wurden 316 861,55 Frcs. vorgetragen und der Verwaltungsrath ermächtigt, sich bei der Sihlthalbahn mit 100 000 Frcs. Aktien zu betheiligen. Zum 5. Mitglied wurde Herr Oberstlieutenant Wirz von Zürich gewählt.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Die Generalversammlung der Aktionäre, welche am 26. Juni d. J. in St. Gallen stattfand, hat beschlossen, sich an der Bündnerischen Centralbahn mit 500 000 Frcs. in Aktien I. Ranges zu betheiligen.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports. — Wer aus Fahrlässigkeit es geschehen lässt, dass die Pferde des von ihm geleiteten Fuhrwerks in das Schienengeleise einer Eisenbahn einlenken und sich auf diesem fortbewegen, ist wegen fahrlässiger Gefährdung des Eisenbahntransports zu verfolgen** — § 316 R.-Str.-G.-B. — In Erwägung, dass 1. der Angeschuldigte M. hinreichend verdächtig ist, fahrlässiger Weise den Transport auf einer Eisenbahn dadurch in Gefahr gesetzt zu haben, dass er am 3. August 1889 Nachts gegen 11 Uhr mit einem zweispännigem Fuhrwerke kurze Zeit vor dem Passiren des Personenzuges Nr. 135 die bei der Station Feucht befindliche Bahnüberfahrt, unter Ausserachtlassung der einem Fuhrmanne obliegenden Aufmerksamkeit, nicht auf der über den Bahnkörper führenden Strasse befuhr, sondern durch sein fahrlässiges Verhalten es geschehen liess, dass die Pferde in das Schienengeleise einlenkten und auf diesem eine Strecke von nahezu 81 m gegen Ochenbruck zu weitergingen, bis das Abfahrtssignal des Zuges von Ochenbruck ihm das Gefährliche der Lage zum Bewusstsein brachte und das Fuhrwerk unter Mitwirkung des auf die Hülferufe des M. herbeigeilten Wechselwärters noch rechtzeitig vor dem Passiren des Zuges vom Bahnkörper entfernt wurde; 2. diese Handlung nach § 316 Absatz 1 und § 315 des R.-Str.-G.-B.'s ein gemeingefährliches Vergehen der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahntransports begründet, wird usw. usw." (Beschluss des Ober-Landesgerichts zu München vom 1. Oktober 1889; Samml. der Entscheid. Bd. V. S. 486.)

Bücherschau.

Säulen und Träger. Unter diesem Titel ist soeben im Verlage von Otto Spamer in Leipzig ein Auszug (in Taschenformat) aus dem im Auftrage des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller von C. Scharowsky, Civilingenieur in Berlin, herausgegebenen „Musterbuch für Eisenkonstruktionen" zum Preise von 60 ₰ erschienen.

Dieser Auszug soll den Bauhandwerkern, Eisenhändlern u. a. ein Hilfsmittel sein, die Tragfähigkeit von vorhandenen Säulen und Trägern zu bestimmen und zu ermitteln, welche Abmessungen eisernen Säulen und Trägern zur Uebertragung bestimmter Lasten zu geben sind. Die Auswahl ist so getroffen, dass die im gewöhnlichen Bauwesen oft vorkommenden Säulen und Träger im Auszuge enthalten sind. Dem letzteren vorangestellt sind die Deutschen Normalprofile und eine Anzahl genieteter Träger, letztere so nach Nummern geordnet, dass das Widerstandsmoment eines jeden Trägers gleich dem Zehnfachen seiner Nummer ist. Ferner sind die genieteten Träger gruppenweise von nahezu gleichen Widerstandsmomenten, aber von verschiedenen Höhen aufgegeben. Diese Anordnung erleichtert das Ermitteln eines Trägers von passender Höhe für ein bestimmtes Widerstandsmoment.

Das ebenso praktische als übersichtlich gehaltene Hilfsbüchlein wird jedem, der mit Eisenkonstruktionen zu thun hat, sehr bald unentbehrlich und damit ein unzertrennlicher Begleiter werden.

Verschiedenes.

Neuregelung des Niederländischen Eisenbahnwesens.

Nach dem von der Zweiten Kammer angenommenen Gesetzentwurf über die Neuregelung des Niederländischen Eisenbahnwesens, welcher am 16. d. Mts. veröffentlicht worden ist, geht das gesammte Niederländische Eisenbahnnetz in die Hand der zwei grossen Gesellschaften, der „Holländischen Eisenbahngesellschaft" und der „Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen" über, während die Rhein-Eisenbahn enteignet wird. Der Staat bezahlt den Aktionären der letztgenannten Bahn den (sehr hohen) Nominalwerth der Aktien und 7 Millionen Gulden für die Verfrühung der Enteignung, zu welcher er erst im Jahre 1898 berechtigt gewesen wäre. Der Schwerpunkt der neuen Ordnung für den Handel liegt darin, dass beide Gesellschaften von nun an eine und dieselbe Linie gebrauchen können, wodurch, wie die Regierung hofft, nicht nur der Verkehr im Innern, sondern auch die Verbindung des Niederländischen Eisenbahnnetzes mit Belgischen und Deutschen Bahnen gefördert werden soll.

Eisenbahnbau in Syrien.

Der Sultan hat durch eine vom 13. Mai d. J. datirte Jrade Mr. J. R. Pelling von Stacksteads bei Manchester die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Damaskus bis zu dem natürlichen, von der Bai von Akka gebildeten Hafen verliehen. In der Konzession ist auch der Bau von Zweigbahnen eingeschlossen. Die projektirte Bahn wird Palästina entschieden zu Gute kommen, da dieselbe den ziemlich beträchtlichen Ausfuhrhandel Syriens und Arabiens dorthin leiten und ebenso den reichen landwirthschaftlichen Distrikt des Hauran, des Hinterlandes des nördlichen Palästina, erschliessen wird. Die Bahnstrecke von Damaskus bis an das Meer wird 115 Englische Meilen lang sein. Der Punkt, an dem die Bahn die grosse Karawanenstrasse nach Mekka treffen wird, ist Caesarea Philippi, das alte Dan.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die am 24. Juni d. J. veröffentlichte Erhöhung des Ausnahme-Frachtsatzes für die Ausfuhr von Blei etc. von Mechernich nach Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sud Quais) transit von 10,05 Frcs. auf 11,05 Frcs. für 1000 kg tritt nicht am 1., sondern erst am 10. August d. J. in Kraft.

Köln, den 18. Juli 1890. (1613)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Infolge Hochwasser musste in der Strecke Branzoll-Auer und Klausen-Atzwang vom 13. Juli an der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Die Behebung der Verkehrsstörung wird voraussichtlich in circa 6 Tagen erfolgen.

Auf Grund des § 14 al. 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Wien, am 16. Juli 1890. (1614)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Für die Beförderung von Leichen aus dem Zuchthause Hassenberg bei Stockheim an die medizinischen Institute der Universität Jena werden von Stockheim nach Jena Saalbahn und Jena W. G. Bhf. nur 0,20 *M.* für den Wagen und das Kilometer (ohne Berechnung einer Abfertigungsgebühr) erhoben. Diese Frachtermässigung tritt am 1. August d. J. in Kraft.

Erfurt, den 17. Juli 1890. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer Verband. Durch den am 1. August d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag III werden die besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement geändert, unmittelbare Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen eingeführt, die Ausnahmetarife Nr. 5 (für Bausteine) und Nr. 6 (für Steine des Spezialtarifs III) ergänzt, die im Kilometerzeiger (Seite 26 bis 67 des Haupttarifs) vorgesehenen Tarifzuschläge und der Ausnahmetarif 10 (für Schweissofenschlacken) ganz, sowie die für Güter des Spezialtarifs III bestehenden Ausnahmetarife theilweise aufgehoben. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 16. Juli 1890. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. gelangen zur Ausgabe:

1. Nachtrag X zum Tarifheft Nr. 1 vom 1. Januar 1885, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Ergänzungen der Kilometertafeln I und II, ferner Aufnahme der Stationen der K. Bayerischen Lokalbahnen sowie der Privat-Lokalbahnstation Füssen in den direkten Verkehr.

2. Nachtrag II zum Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1889, enthaltend Aenderungen zu den Ausnahmetarifen 1 B für bestimmte Stückgüter, 3 für Holz des Spezialtarifs III, 7 für Mehl, 10 für Fluss- und Schwerspath und 11 für Steine des Spezialtarifs III, ferner Aufnahme der Stationen der K. Bayerischen Lokalbahnen sowie der Privat-Lokalbahnstation Füssen in den direkten Verkehr hinsichtlich der Ausnahmetarife 1 A für bestimmte Stückgüter und 2 für Holz.

München, am 15. Juli 1890. (1617)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. sind folgende Tarifdrucksachen erschienen:

a) Nachtrag VI zum Tarifheft II E (Verkehr Hessische Ludwigsbahn-Schweizerische Nordostbahn etc.); derselbe enthält Frachtsätze für Cement ab Weisenau und für bestimmte Düngemittel ab Griesheim a/M.;
b) ein Ausnahmetarif für Cement ab Heidelberg nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Thössthalbahn; dieser Ausnahmetarif ersetzt die in den Tarifheften II A und III A (Nachträge VI bezw. VIII) des Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbands enthaltenen Frachtsätze für Cement ab Heidelberg.

Beide Drucksachen können von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. Juli 1890. (1618)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. August 1890 treten ein neues Tarifheft I für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, sowie ein Nachtrag I zu dem Tarif für den Güterverkehr mit der Station Basel der Badischen Staatsbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Kraft.

Die neuen Tarife, durch welche die gleichnamigen Tarife vom 1. Januar 1887 aufgehoben werden, enthalten theilweise ermässigte und — nur in dem genannten Tarifheft I — theilweise erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für den Güterverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.), sowie — in dem genannten Nachtrag I — Ergänzungen und Berichtigungen.

Die in dem vorgenannten Tarifheft I enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Badischen Stationen Mengen und Sigmaringen, Heidingsfeld, Mühlacker und Würzburg, sowie Immendingen, Pfullendorf, Schiltach und Villingen — für die letztgenannten 4 Stationen jedoch mit Ausschluss der Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Montjoie (einschliesslich)-Wilwerdingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) — finden vom 1. August d. J. ab auch auf den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Württembergischen bezw. Bayerischen Staatseisenbahnen im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen bezw. Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen bezw. Südwestdeutschen Verbande Anwendung, soweit, abgesehen von der obigen Einschränkung, für die genannten Württembergischen und Bayerischen Stationen seither schon Frachtsätze bestanden.

Ferner treten die in den Tarifheften I vom 1. Juli 1890 für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn bezw. der Main-Neckarbahn andererseits aufgeführten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt bezw. Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen am 1. August d. J. in Kraft.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September d. J. in Geltung.

Köln, den 16. Juli 1890. (1619)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Vom 20. d. Mts. werden die Stationen Eussenheim und Müdesheim der Bayerischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 18. Juli 1890. (1620)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Durch den am 1. August d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XVI werden die Kilometertafeln I und II geändert, die Bayerischen Lokalbahnstationen in den Verbandsverkehr aufgenommen, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Bier ergänzt und die für Güter des Spezialtarifs III bestehenden Ausnahmefrachtsätze theilweise aufgehoben. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 13. Juli 1890. (1621)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Baumwollesendungen von Le Havre nach verschiedenen diesseitigen Stationen tritt unter Aufhebung des Uebernahmetarifs vom 1. Oktober 1886 am 25. Juli d. J. ein ermässigter neuer Tarif in Kraft. Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole preisfrei bezogen werden. Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt unser hiesiges Abrechnungsbüreau.

Strassburg, den 16. Juli 1890. (1622)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Steinkohlen- usw. Verkehr. Die Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und von Stationen des Ruhrreviers sind mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. im Verkehre nach gewissen Stationen der Belgischen Staatsbahnen und der Westflandrischen Eisenbahnen um 1 Frc. für je 10 000 kg ermässigt worden.

Weitere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 18. Juli 1890. (1623)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Der Verkaufspreis des am 1. August d. J. in Kraft tretenden Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischen Gütertarifs stellt sich auf 0,30 *M*.

Exemplare des letzteren werden bei den Güterexpeditionen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechts- und linksrheinisch) abgegeben.

Weitere Auskunft über etwa eintretende Tariferhöhungen ertheilt das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 18. Juli 1890. (1624)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Für Sendungen von und nach der Station der Belgischen Staatsbahn Nessonvaux-Fraipont kommt mit sofortiger Gültigkeit als Fracht das Mittel zwischen den Frachten für die Stationen Pepinster und Trooz zur Erhebung. Die Station Nessonvaux-Fraipont ist infolge dessen in dem Verzeichnisse der nicht tarifirten Belgischen Stationen in den Heften A, B und C des Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1890 zu streichen.

Köln, den 19. Juli 1890. (1625)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Am 1. September neuen Stils d. J. treten die ermässigten Frachtsätze für Petroleum des Artikeltarifs II und des Ausnahmetarifs 35, Theil I, sowie diejenigen für Naphta und Naphtarückstände des Artikeltarifs VI im Verkehr von Russland ausser Kraft.

Bromberg, den 16. Juli 1890. (1626)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Am 10. August 1890 tritt zu Tarifheft 1 ein Nachtrag 2, enthaltend neue bezw. abgeänderte Frachtsätze mehrerer Ausnahmetarife in Kraft. Soweit durch die Aenderungen Frachterhöhungen bedingt sind, gelten die neuen Sätze erst vom 10. September 1890 ab.

Druckabzüge des Nachtrages sind durch das Auskunftsbüreau hierselbst (Bahnhof Alexanderplatz) und durch die Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, den 22. Juli 1890. (1627MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Behufs Gleichstellung der Getreide- etc. Frachten von den Stationen Kriwoi-Rog und Udatschnaja der Ekaterinenbahn über Grajewo nach Königsberg mit den Frachten über Wirballen werden von sogleich die Frachten von Kriwoi-Rog über Grajewo nach Königsberg um 1 Kop., von Udatschnaja nach Königsberg und Pillau um je 10 Kop. und nach Memel um 11 Kop. herabgesetzt.

Direktion. (1628H&V)

Paulineaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. treten für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere infolge Berichtigung des Kilometerzeigers unsers Lokaltarifs in einigen Verkehrsbeziehungen unwesentliche Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Neu-Ruppin, den 19. Juli 1890. (1629)

Die Direktion.

Französisch- bezw. Belgisch-Deutsch-Russischer Güterverkehr. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 18. Juni d. J. wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der direkte Französisch- bezw. Belgisch-Deutsch-Russische Verbands-Gütertarif vom 1/13. Januar 1885 erst am 1. Januar 1891 neuen Stils ausser Wirksamkeit gesetzt werden wird; welcher Ersatz für denselben eintreten wird, lässt sich — da von den Russischerseits vorgängig zu liefernden Grundlagen abhängig — z. Z. nicht angeben.

Köln, den 23. Juli 1890. (1630)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Steine der Klasse B und C treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Tetschen von Swetla	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Steine der Kl. B . . .	0,48.1 fl. Oe. W.
„ „ „ C . . .	0.35.3 „ „ „

Wien, am 16. Juli 1890. (1631)

Oesterreich. Nordwestbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. West-Oesterreich - Schönpriesen - Umschlag. Zum Tarife vom 15. September 1889 für oben bezeichneten Verkehr tritt am 1. Sept. l. J. ein Nachtrag II in Kraft, welcher Frachtsätze für Schiefertransporte u. Ergänzung der Kurszuschlags - Tabellen enthält.

Wien, am 19. Juli 1890. (1632)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. September l. J. tritt der Nachtrag I zum Verbands - Gütertarife Theil II — Heft 1 d. d. 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Anwendung der Frachtsätze unter e, Erweiterung des Ausnahmetarifs für Zuckertransporte, Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare werden in einigen Tagen bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 19. Juli 1890. (1633)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Erbauung von 10 Personenwagen III. Kl. soll im Wege des öffentlichen Ausgebots vergeben werden. Die Achsen und Räder werden von uns zu den Wagen geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und die thunlichst kurz zu bemessende Lieferzeit sind bis zum 28. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, portofrei und versehen mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" uns einzusenden.

Zu genannter Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unserem Sitzungszimmer dahier stattfinden, zu welcher wir die Bieter einladen.

Dieselben sind 3 Wochen an ihr Gebot gebunden.

Zeichnungen und Bedingungen für die Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 5 *M* von unserem Sekretariat zu beziehen.

Darmstadt, den 9. Juli 1890. (1634)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. (Eisenbahn - Betriebsamt Berlin - Stettin. Eisenbahn-Bauinspektion Berlin.) Unter den Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 soll die Lieferung und Aufstellung von 8 Vorsignalen für 4 Stationen der Strecke Berlin - Chorin vergeben werden. Angebote sind in geschlossenem, mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum 23. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, an die Eisenbahn - Bauinspektion Berlin (Stettiner Bahnhof) einzureichen, in deren Büreau die Bedingungen und die Lagepläne werktäglich von 9 bis 6 Uhr zur Einsicht ausliegen. Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Angebotsbogen können gegen postfreie Einsendung von 1,50 *M* bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Berlin, den 10. Juli 1890. (1635MG)

Der Vorsteher der Bauinspektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die abgängigen Materialien aus dem Jahre 1889 sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinsverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 29. Juli cr. versiegelt und mit

bezüglicher Aufschrift versehen hier einzureichen.

Giessen, den 15. Juli 1890. (1636)

Grossherzogliche Direktion.

6. Offene Stellen.

Bei der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen ist die Stelle eines maschinentechnischen Kollegialmitgliedes in der Dienststellung eines Bauraths, nach Umständen eines Ober-Bauraths zu besetzen. Der etatsmässige Gehalt eines Raths beträgt 4 620 bis 5 460 ℳ, derjenige eines Oberraths 5 880—6 300 ℳ, je neben dem Wohnungsgeldzuschuss von 400—470 ℳ für einen Rath, von 500—540 ℳ für einen Oberrath.

Befähigte Bewerber werden aufgefordert, ihre Meldungen mit Zeugnissen belegt unter Angabe der Gehaltsansprüche binnen 3 Wochen bei der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart einzureichen. (1637)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Akademisch gebildete Ingenieure

werden beim bevorstehenden Bau von 350 Km. **Nebenbahnen gesucht.** Meldungen mit kurzem Lebenslauf, Angabe der Gehaltsansprüche und Abschriften der Zeugnisse über Ausbildung und Praxis sind an die unterzeichnete Behörde zu richten. Bewerber, welche Staatsprüfungen abgelegt haben, werden bevorzugt. Die Beschäftigung ist eine diätarische und kann definitive Anstellung zunächst nicht in Aussicht gestellt werden

Darmstadt, den 8. Juli 1890.

Grossherzoglich Hessisches Ministerium der Finanzen, Abtheilung für Bauwesen.

Schäffer.

Ein im Eisenbahn-Bau und -Betrieb erfahrener **Bautechniker** wird bei dauernder Stellung baldigst gesucht. Zeugniss-Abschriften mit Gehalts-Ansprüchen zu richten unter X. b. 22149 an Rudolf Mosse, Halle a/S.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 58. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Berlin, den 26. Juli 1890.

Inhalt:

Der Stückgut-Tonnentarif.

Der Preussische Landes-Eisenbahnrath hatte bekanntlich in seiner Sitzung vom 11. Oktober v. J. folgenden auf Erleichterung des Stückgutverkehrs gerichteten Beschluss gefasst:

„Der Landes-Eisenbahnrath erachtet eine thunlichste Erleichterung des Stückgutverkehrs in tarifarischer Beziehung für erwünscht und ersucht den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu diesem Zweck den von Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths gestellten Antrag, betreffend die Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter aller Art, welche in Mengen von mindestens 1 000 kg zur Aufgabe gelangen, der ständigen Tarifkommission zu überweisen.“

Bei den bezüglichen Verhandlungen ist darauf hingewiesen worden, wie die Höhe der Stückgutfracht zu fortgesetzten Klagen und zu Bestrebungen Veranlassung gegeben habe, durch Schaffung einer zweiten Stückgutklasse für geringwerthige Stückgüter eine billigere Tarifirung zu erlangen, und wie diesen Strömungen endlich seitens der Preussischen Staatsbahnen und mehrerer anderer Bahnen durch Einschiebung eines Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter Rechnung getragen worden sei. Da dieser Ausnahmetarif, wie vorauszusehen war, nicht allen Interessenten gerecht wurde und Berufungen zur Folge hatte, so soll, wie ausgeführt wurde, der beantragte Tonnentarif jeden ferneren Anlass zu solchen Berufungen verhüten.

Auch wird der Tonnentarif als eine Erleichterung für den Kleinverkehr hingestellt, welche um so mehr am Platze sei, als das jetzige Tarifsystem, sowie auch die unter seiner Herrschaft nach und nach gewährten Ausnahmetarife vorzugsweise dem Grossverkehr zu gute kämen. Die Eisenbahnen endlich sollen den Vortheil grösserer Wagenausnutzung und verminderter Arbeit bei der Abfertigung geniessen. Der Antrag ist inzwischen der ständigen Tarifkommission überwiesen worden und werden auf deren Antrag z. Z. statistische Unterlagen zur Beurtheilung der finanziellen Tragweite der Tarifänderung gesammelt.

Im allgemeinen scheint der Antrag keine Aussicht zu haben, die Zustimmung aller Eisenbahnverwaltungen zu finden. Aehnliche Vorschläge sind bereits bei den Berathungen über die Tarifreform im Jahre 1875 und 1880/81 erörtert worden und auch damals ergebnisslos geblieben.

Eine Kritik des Antrags würde zu Wiederholungen vielfach bekannter Thatsachen führen, dagegen soll in nachstehendem versucht werden, ein Bild zu entwerfen, in welcher Weise sich der Stückgutverkehr unter der Herrschaft des veränderten Tarifs gestalten würde.

Zwischen dem jetzigen Stückguttarif und dem Wagenladungstarif ist der Stückgut-Tonnentarif eingefügt zu denken, ohne dass hierdurch der bei den Preussischen und anderen Bahnen eingeführte Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter beseitigt wäre, denn es ist ausdrücklich beantragt, den Tonnentarif neben diesem Ausnahmetarif einzuführen.

Beide Tarife haben nur die Grundtaxe (8 ₰ für das Tonnenkilometer neben normaler Expeditionsgebühr) mit einander gemein, die Anwendbarkeit des einen ist an das Gewicht die

des anderen an die Güterart gebunden. Der jetzige Ausnahmetarif wird für Sendungen von 1 t und mehr Gewicht hinfällig, für kleinere Sendungen aber dürften Berufungen nicht, wie irrig vorausgesetzt wird, vollständig abgeschnitten sein. Denn der Interessent, welcher Holzwaaren in den Ausnahmetarif aufgenommen sehen möchte, wird sich nicht mit dem Hinweis auf den für alle Güter geltenden Tonnentarif abfinden lassen; er beansprucht vielmehr den Vorzug des Ausnahmetarifs, auch geringere Mengen als 1 t zu gleich billigem Frachtsatze befördern zu können.

Inwiefern wird nun der Tonnentarif dem Kleinverkehr zu gute kommen? Der Begriff Kleinverkehr in dieser Beziehung ist ein sehr dehnbarer und von der Natur des Gutes abhängig. 1 t grobe Waaren mag zum Kleinverkehr gerechnet werden, hierfür bietet aber in den meisten Fällen schon der Ausnahmetarif eine Ermässigung; 1 t feine Waaren dagegen wird vorzugsweise zum Grossverkehr gehören, und wenn diese wirklich im Sammeldienst zur Beförderung gelangt, dürfte auf die einzelnen Theilempfänger kaum ein Vortheil entfallen. Es kann mit besserem Recht behauptet werden, dass der Tonnentarif eher dem Grossverkehr zum Nutzen gereichen wird. Vielfach haben die Fabrikanten, namentlich hochwerthiger Waaren, gar kein Interesse an der Höhe der ihren Abnehmern zur Last fallenden Fracht. Im Gegentheil findet sich noch häufig der Missbrauch der Spesenbelastung, z. B. nimmt eine Fabrik, die eigenes Fuhrwerk zur Anfuhr benutzt, 0,10—0,20 ℳ Rollgeld auf ihre Sendungen nach, obwohl sie weiss, dass dafür mindestens 0,10 ℳ Provision zu entrichten sind; man bürdet dem Kleinverkehr unnöthige Kosten auf, weil man sich scheut, solche geringfügigen Beträge durch die Rechnung einzufordern. Bei solcher Sachlage ist für eine Menge Waaren weder die Nothwendigkeit einer Frachtermässigung vorhanden, noch mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass eine solche dem Kleinverkehr auch nur theilweise zufliessen würde.

Für die bessere Wagenausnutzung ist die Gewichtsgrenze zu eng gezogen. Die Fracht für 1 t entspricht kaum der Hälfte der billigsten Wagenladungsfracht und ist zu niedrig, um Wagen mit so geringer Belastung laufen zu lassen und durch Zusammenladen verschiedener Tonnengüter kann kaum etwas besseres erreicht werden als jetzt. Eine Begrenzung auf 2 t würde schon eher den Ansprüchen in Bezug auf die Wagenausnutzung entsprochen haben.

Dagegen würde als Erfolg des Tonnentarifs eine Verbesserung des Sammelwesens zu verzeichnen sein. Durch Einschiebung einer Tonnentarifklasse müsste das Sammeln sehr erleichtert und das berufsmässige Sammeln vermehrt werden. Die Sammelgüter, welche nicht zu einer Wagenladung vereinigt werden können, würden immer noch und zwar schneller wie bisher als Tonnengut mit erheblichem Vortheil verfrachtet werden. Es mag zugegeben werden, dass mitunter der eigentliche Absender oder Empfänger hieraus Vortheil ziehen kann, in der Hauptsache jedoch werden Vermittler sich den Gewinn verschaffen.

Der Gewinn ist so erheblich, dass sogar Prämien für Ueberlassung der Güter von den Vermittlern an die Absender gezahlt werden können, sei es in natura, sei es durch kostenfreie Abfuhr; und Versender, welche jetzt ihre Sendungen mit Nachnahme von Rollgeldern belasten, werden ihr Gewissen leicht durch den Gedanken zu beruhigen wissen, dass es den Empfängern gleichgültig sein kann, ob sie die Mehrfracht, wie bei direkter Aufgabe, der Eisenbahn, oder, wie bei Inanspruchnahme des Sammeldienstes, dem Vermittler bezahlen müssen. Dabei ist auf die ausgleichende Wirkung des Wettbewerbes kein zu grosses Gewicht zu legen, denn bei der Ausbeutungsfähigkeit des Systems wird sich eine weitverzweigte Organisation des Sammeldienstes bilden lassen, gegen welche der einzelne nicht mehr aufkommen kann.

Ein Beispiel hierfür findet sich in den Möbeltransport-Gesellschaften, welche trotz niedrigster Eisenbahnfracht und trotz gegenseitiger Konkurrenz unverhältnissmässig hohe Preise fordern. Würde dieser Transportzweig von den Eisenbahnverwaltungen selbst unternommen bezw. ausgebildet worden sein, so wären zweifelsohne viel geringere Preise als die jetzt üblichen zu zahlen. So wenig aber, wie sich jetzt eine plötzliche eisenbahnseitige Beschaffung von Möbeltransportwagen und die Verdrängung einer durch die abwartende Haltung der Eisenbahnen sozusagen grossgezogenen Privatindustrie rechtfertigen liesse, so wenig wäre es möglich, bei späterer Erkenntniss der wirthschaftlichen Nachtheile eines durch Tarifmaassnahmen hervorgerufenen Privat-Sammeldienstes, diesen wieder abzuschaffen, ohne die heftigsten Klagen wegen Vernichtung eines Erwerbszweiges heraufzubeschwören.

Wie jeder Zwischenhandel die Preise vertheuern muss, so kann füglich auch nicht von einem Zwischendienst bei der Eisenbahnbeförderung ein wirthschaftlicher Vortheil erwartet werden.

Der Tonnentarif bietet in der vorgeschlagenen Gestalt so bedeutende Frachtvortheile gegen den jetzigen Stückguttarif (z. B. für die Tonne bei einer Entfernung von 100 km = 3 ℳ, von 200 km = 6 ℳ, von 300 km = 9 ℳ usf.), dass sich die Privatspedition bei der ihr eigenen Findigkeit des sich darbietenden Geschäftes sofort bemächtigen würde.

Die Eisenbahnen haben Veranlassung, diesen Tonnentarif mit um so grösserer Vorsicht zu prüfen, als der dadurch entstehende Sammeldienst ihnen keinerlei Vortheile verschaffen würde. Bei dem Wagenladungs-Sammeldienste fällt wenigstens noch die Ver- und Entladung fort, auch tritt eine Entlastung der Güterböden ein, nichts von alledem würde eine Tonnenansammlung bieten. Die versprochene Erleichterung in der Abfertigung ist ganz unwesentlich. In vielen Fällen würde sogar die doppelte Anzahl Expeditionen die Folge sein, wie nachstehendes Beispiel beweisen möge. Von den 7 Stationen a, b, c, d, e, f und g, welche im Umkreise der grösseren Station A liegen, sind Stückgutsendungen nach den 7 Stationen und zwar nach der grösseren Station B und den im Umkreise der letzteren liegenden Stationen h, i, k, l, m, n und o zu senden.

Unter den jetzigen Tarifverhältnissen würden 7 Abfertigungen erforderlich sein u. zw.:

a—h	= 100 kg	= 730 km	= 8.20 ℳ
b—l	= 200 „	= 790 „	= 17.80 „
c—i	= 100 „	= 700 „	= 7.90 „
d—k	= 100 „	= 730 „	= 8.20 „
e—n	= 100 „	= 700 „	= 7,90 „
f—m	= 300 „	= 730 „	= 24.70 „
g—B	= 100 „	= 730 „	= 8,20 „
	1 000 kg =		82 90 ℳ

Während nur ein Theil der Sendungen die Stationen A und B berührt, deren direkte Entfernung von einander 700 km beträgt, würden, wenn die Tonnenansammlung möglich wäre, die Einzelsendungen von a, b, c, d, e, f und g zunächst nach A, dann als Tonnengut nach B und von B wieder als Einzelgut nach h, l, i, k, n und m abzufertigen sein.

Die Entfernungen bezw. Frachten dieser 14 Expeditionen stellen sich wie folgt:

a—A =	100 kg =	50 km =	0,70 ℳ
b—A =	200 „ =	40 „ =	1,10 „
c—A =	100 „ =	40 „ =	0,60 „
d—A =	100 „ =	50 „ =	0,70 „
e—A =	100 „ =	20 „ =	0,30 „
f—A =	300 „ =	30 „ =	1,40 „
g—A =	100 „ =	60 „ =	0.80 „
A—B =	1 000 „ =	700 „ =	58,00 „
B—h =	100 „ =	20 „ =	0 30 „
B—i =	100 „ =	30 „ =	0,50 „
B—k =	100 „ =	40 „ =	0,60 „
B—l =	200 „ =	50 „ =	1,40 „
B—m =	300 „ =	40 „ =	1,70 „
B—n =	100 „ =	30 „ =	0 50 „
(B von g =	100 „ =	— „ =	— „)
			68,60 ℳ

Es verbleibt somit trotz einer Mehrleistung von 37 tkm ein Speditionsgewinn von 14,30 ℳ.

Die Bestrebungen zur Erleichterung des Stückgutverkehr müssen als vollberechtigt anerkannt werden, auch muss zu

gestanden werden, dass verhältnissmässig wenig zur Ausbildung dieses Verkehrszweiges geschehen ist.

Wie noch bis heute viele Güterabfertigungsstellen in luftigen, unzureichenden Fachwerkbauten untergebracht sind, die den Eindruck des Unfertigen und Provisorischen machen, so hat auch der Güterbeförderungsdienst nicht die gleichen Fortschritte wie andere Gebiete des Eisenbahnwesens aufzuweisen. Namentlich der Stückgutdienst bietet noch ein überaus fruchtbares Feld zur erfolgreichen Bearbeitung. Wenn sich aber die Erkenntniss Bahn gebrochen hat, dass durchgreifende Verbesserungen Noth thuen, so sollte man sich damit nicht begnügen, diese durch einseitige Tarifmaassnahmen zu versuchen, sondern der Wunsch ist berechtigt, dass die vorliegenden Bestrebungen zum Ausgangspunkte einer eingehenden, neue Ideen fördernden Untersuchung genommen würden.

In welchen Richtungen u. a. Verbesserungen zu erreichen sind, möge füglich nur andeutungsweise Erwähnung finden.

Eine vom Einheitsgedanken getragene, unter Zugrundelegung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Strecken aufgestellte allgemeine Leitungsvorschrift für Stückgüter, unabhängig von Verkehrs- und Verbandseifersüchteleien und unter Ausschluss periodischer Abwechselung der für zwei Verkehrsbeziehungen einmal bestimmten Wegevorschrift, müsste den Verkehr stetigen und die Schnelligkeit der Beförderung steigern.

Die Trennung der Stückgutzüge von den Wagenladungszügen würde eine grössere Beweglichkeit und schnellere Durchführung der ersteren möglich machen.

Von einer allgemeinen Herabsetzung der Stückguttarife lässt sich eine Vermehrung der Transporte und gewinnbringende Ausnutzung der Stückgutzüge erwarten.

Die Güterhallen sind so anzulegen, dass die Stückgutzüge an denselben vorfahren können.

Die Anlage grosser Güterhallen in den Verkehrscentren bietet wegen des Platzmangels immer grössere Schwierigkeiten. Infolge dessen werden die Güterhallen immer weiter hinaus an die Stadtgrenzen verdrängt und der Verkehr mit dem im Mittelpunkt der Stadt konzentrirten Handelsstand immer schwieriger. Die Rangir- (Aussen-) Bahnhöfe sind aus demselben Grunde meist noch weiter entfernt angelegt, und daraus ergibt sich der Missstand, dass die direkten Güterzüge und die durchgehenden Stückgutwagen nicht direkt zur Be- und Entladung an die städtischen Güterhallen gelangen. Theilweise sind solche Rangirbahnhöfe zugleich Umladestationen, theilweise, und dies ist meistens der Fall, hilft man sich mit Einstellung besonderer Stückgutwagen von und nach solchen Verkehrsmittelpunkten. Hierauf vorzüglich ist die mangelhafte Ausnutzung der Wagen bei der Stückgutbeförderung zurückzuführen. Ein rationeller Dienst erfordert die Anlage grosser Güterhallen auf den sogenannten Aussenbahnhöfen und kleiner Güterhallen (Sammelstellen) an verschiedenen Punkten der Städte, sowie Einrichtung eines An- und Abfuhrdienstes zwischen den Haupt- und Nebenstellen, wobei auf eine thunlichste Mitbenutzung des Strassenbahnnetzes und sonstiger Verkehrsgelegenheiten, sowie auf die örtlichen Bedürfnisse zu rücksichtigen wäre.

Mit Hilfe eines Kilometerzuschlags könnten die Frachten direkt berechnet und die Erhebung besonderer An- und Abfuhrgebühren zwischen den Haupt- und Nebenstellen vermieden werden, was einen grossen Schritt näher zu der uns als Ziel vorschwebenden obligatorischen bahnamtlichen Güterbestättering bedeuten würde.

G. F.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 57.)

Die nachstehenden Tabellen geben allgemeine Auskunft über den Personenverkehr auf den Vereinsbahnen innerhalb des Berichtsjahres:

I. Personenkilometer.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Es sind zurückgelegt worden von den Reisenden: I. Wagenklasse	II. Wagenklasse	III. Wagenklasse	IV. Wagenklasse	Militärs	zusammen
		Personenkilometer					
1	Deutsche Bahnen	168 827 918 (155 783 956)*)	1 542 543 762 (1 463 014 635)	4 669 689 439 (4 471 088 887)	2 335 174 022 (2 084 758 689)	458 269 924 (505 572 847)	9 174 505 065 (8 680 219 014)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	85 193 038 (84 935 377)	533 763 544 (538 229 601)	1 905 452 323 (1 838 583 524)	36 223 327 (34 882 197)	218 792 190 (196 867 038)	2 779 424 422 (2 693 497 737)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	77 578 945 (77 734 115)	226 416 931 (224 870 798)	633 654 011 (600 045 775)	2 913 336 (5 363 149)	53 349 299 (56 553 433)	993 912 552 (964 567 270)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	331 599 901 (318 453 448)	2 302 724 237 (2 226 115 034)	7 208 795 773 (6 909 718 186)	2 374 310 715 (2 125 004 035)	730 411 413 (758 993 318)	12 947 842 039 (12 338 284 021)

II. Kilometrischer Personenverkehr.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Der kilometrische Personenverkehr hat betragen: in der I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	bei Militärs	zusammen	Von dem kilometrischen Personenverkehre kommen auf die I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	auf Militärs
		Personen						Hunderttheile				
1	Deutsche Bahnen	4 385 (4 158)	40 061 (39 050)	121 275 (119 340)	60 646 (55 646)	11 901 (13 495)	238 268 (231 689)	1,8 (1,8)	16,8 (16,9)	50,9 (51,5)	25,5 (24,0)	5,0 (5,8)
2	Oesterreich.-Ungarische Bahnen	3 539 (3 737)	22 173 (23 683)	79 157 (80 902)	1 505 (1 535)	9 089 (8 663)	115 463 (118 520)	3,1 (3,1)	19,2 (20,0)	68,5 (68,3)	1,3 (1,3)	7,9 (7.3)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	13 010 (13 265)	37 970 (38 374)	106 264 (102 397)	489 (915)	8 947 (9 651)	166 680 (164 602)	7,8 (8,1)	22.8 (23,3)	63.7 (62,2)	0 3 (0,5)	5.4 (5,9)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	4 838 (4 821)	33 597 (33 703)	105 176 (104 612)	34 641 (32 172)	10 657 (11 491)	188 909 (186 799)	2,6 (2.6)	17,8 (18,0)	55,7 (56,0)	18,3 (17,2)	5,6 (6,2)

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf die statistischen Nachrichten des Jahres 1887.

Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen als auch der Gruppe „Deutsche Bahnen“; derselbe betrug 265 313 (256 749) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen mehr 76 404 (69 950) Personen, was rund 40 (38) Hundertstel ausmacht. Bei den Deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse, sowie bei der Militärbeförderung und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen in der II., III. und IV. Wagenklasse und bei der Militärbeförderung von den Preussischen Staatsbahnen überholt. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den Preussischen Staatsbahnen 96 454 Personen oder 159 % der entsprechenden Zahl der Gruppe „Deutsche Bahnen“ und 278 % der entsprechenden Zahl der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Die Ludwigsbahn (Nürnberg - Fürth) hatte unter den Deutschen Bahnen den grössten kilometrischen Personenverkehr mit 1 502 649 (1 407 187) Personen; dieser folgten die Main - Neckarbahn mit 843 280 (828 935), die Sächsische Staatsbahn mit 317 156 (309 502) die Hessische Ludwigsbahn mit 295 059 (282 613), die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 290 625 (276 787), die Preussischen Staatsbahnen mit 265 313 (256 749) und die Badische Staatsbahn mit 265 286 (259 120) Personen. Unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hatte — ausgenommen die unter der Verwaltung der K. K. priv. Südbahn stehende Eisenbahn Liesing - Kaltenleutgeben (231 208) — die Aussig-Teplitzer Bahn die grösste Leistung mit 248 399 (211 291) Personen; dieser schlossen sich an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 245 064 (254 631) und die Galizische Carl Ludwigbahn mit 204 910 (217 796) Personen. Der kleinste kilometrische Personenverkehr ergab sich unter den sämmtlichen Vereinsbahnen — abgesehen von den Bukowinaer Lokalbahnstrecken Berhometh-Mezebrody (273), Hliboka-Berhometh (6 832), Czernowitz-Nowosielitza (12 439), der Gölnitzthalbahn (5 412) und der Preussischen Militärbahn (11 415) — (wie im Vorjahre) bei den Böhmischen Kommerzialbahnen mit 18 337 Personen.

Bezüglich der auf die einzelnen Wagenklassen ermittelten Prozente des kilometrischen Personenverkehrs entfiel:

1. die grösste Besetzung:

a) in der I. Wagenklasse auf die — IV. Klasse nicht besitzende — Niederländische Rheinbahn . . . . mit 13,1 %
b) „ „ II. Wagenklasse ebenfalls auf die Niederländische Rheinbahn . . . . „ 31,6 „
c) „ „ III. Wagenklasse — ausgenommen die Nebenbahn Eberstadt - Pfungstadt (91,8), die Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt (92,2) und die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (96,3) — auf die — IV. Klasse nicht besitzende — Crefelder Eisenbahn . . „ 91,1 „
d) „ „ IV. Wagenklasse — abgesehen von der Sekundärbahn Fischhausen - Palmnicken — auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. . . . . „ 62,7 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche alle vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Wagenklasse auf die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn . . . . mit 9,4 %
f) „ „ II. Wagenklasse gleichfalls auf die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn . . . . „ 25,1 „
g) in der III. Wagenklasse auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn . . . . . . mit 80,2 %
h) „ „ IV. Wagenklasse auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn . . . „ 62 7 „

2. die geringste Besetzung:

a) in der I. Wagenklasse auf die Ludwigsbahn (Nürnberg - Fürth), Schleswig - Holsteinische Marschbahn, Crefelder Eisenbahn, Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg, Graz-Köflacher Eisenbahn, Leoben-Vordernberger und Spielfeld-Radkersburger Eisenbahn je . . . mit 0,01 %
b) „ „ II. Wagenklasse (unter Nichtberücksichtigung der Preussischen Militärbahn — 2,3 —, der, I. Klasse nicht besitzenden Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken — 3,7 — und der, IV. Klasse nicht besitzenden Leoben-Vordernberger Eisenbahn — 3,4 —) auf die Graz-Köflacher Eisenbahn . „ 6,2 „
c) „ „ III. Wagenklasse auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. . . . . . . „ 20,6 „
d) „ „ IV. Wagenklasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,3 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche alle vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Wagenklasse auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn und die Graz-Köflacher Eisenbahn je . . . . . mit 0,1 %
f) „ „ II. Wagenklasse auf die Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . „ 6,2 „
g) „ „ III. Wagenklasse auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn . . . . „ 20,6 „
h) „ „ IV. Wagenklasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,3 „

Im Berichtsjahre wurden an Gepäck (einschl. des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie an Traglasten gefördert: von den Deutschen Bahnen 35 290 475 (33 933 791) tkm, von den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen 20 208 864 (19 287 686) tkm und von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 3 748 958 (3 560 395) tkm, bezw. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 59 248 297 (56 781 872) tkm.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen . . . . 20 203 140 081 tkm (18 489 393 573 „)
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . . 8 539 751 906 „ (7 591 996 766 „)
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . . 1 860 525 760 „ (1 652 640 350 „)
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen 30 603 417 747 tkm (27 734 030 689 „)

geleistet. In Hunderttheilen betrug die Mehrleistung gegen das Vorjahr bei den Deutschen Bahnen 8,5, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 11,1, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 11,2 und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 9,4. Der kilometrische Güterverkehr vertheilt sich auf die einzelnen Bahngruppen wie folgt:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Eilgüter	Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) Stückgüter usw.	Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) Wagenladungsgüter	Frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter	Lebende Thiere	Ueberhaupt	Von dem kilometrischen Güterverkehre kommen nach den Güterarten: auf die Eilgüter	auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Stückgüter usw.	auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Wagenladungsgüter	auf die frachtpflichtigen Dienst- und Baugüter	auf die lebenden Thiere
		Tonnen						Hunderttheile				
1	Deutsche Bahnen . . .	2 035 (2 072)	25 353 (24 526)	448 071 (421 132)	33 455 (30 677)	8 346 (8 143)	517 260 (486 550)	0,4 (0,4)	4,9 (5,0)	86,6 (86,6)	6,5 (6,3)	1,6 (1,7)
2	Oesterreichisch - Ungar. Bahnen	2 348 (2 214)	30 557 (31 300)	304 467 (283 865)	5 802 (4 810)	8 025 (8 286)	351 199 (330 475)	0,7 (0,7)	8.7 (9,5)	86,7 (85,9)	1,6 (1,4)	2,3 (2,5)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen .	2 653 (2 419)	17 614 (13 072)	271 015 (253 981)	10 999 (3 377)	6 161 (5 702)	308 442 (278 551)	0,8 (0,9)	5,7 (4,7)	87,9 (91,2)	3,6 (1,2)	2,0 (2,0)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	2 198 (2 152)	26 504 (25 837)	382 372 (359 178)	21 815 (19 374)	8 044 (7 975)	440 933 (414 516)	0,5 (0,5)	6,0 (6,2)	86,7 (86,7)	5,0 (4,7)	1,8 (1,9)

Nach Maassgabe des kilometrischen Verkehrs entfielen:

1. Die grössten Leistungen:

a)	für Eilgut auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen)	mit	8 375 t
b)	„ Stückgut usw. auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft (Oesterreichische Linien)	„	123 152 „
c)	„ für Wagenladungsgut auf die Warschau-Wiener Bahn	„	1 503 908 „
d)	„ frachtpflichtiges Dienst- usw. Gut auf die Preussischen Staatsbahnen	„	52 184 „
e)	„ lebende Thiere auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen)	„	28 238 „
f)	überhaupt auf die Warschau-Wiener Bahn	„	1 540 596 „

2. Die geringsten Leistungen:

a)	für Eilgut (abgesehen von einigen Bukowinaer Lokalbahnstrecken) auf die Gölnitzthalbahn	mit	16 t
b)	„ Stückgut usw. (unter Nichtberücksichtigung der Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody) auf die Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben	„	144 „
c)	„ Wagenladungsgut (abgesehen von der Militärbahn Banjaluka - Doberlin) auf die Kreis Oldenburger Eisenbahn	„	10 380 „
d)	„ frachtpflichtiges Dienst- usw. Gut auf die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	„	3 „
e)	„ lebende Thiere (ausgenommen die Preussische Militärbahn) auf die Ostrau-Friedlander Eisenbahn	„	17 „
f)	überhaupt auf die Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben	„	11 517 „

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebergang der Ungarischen Nordostbahn in den Betrieb und die Verwaltung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. wird der Betrieb und die Verwaltung der bisher der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn unterstellten Linien (eigene Linien und einzelne Linien der Ungarischen Staatsverwaltung, die Lokalbahnen Nyiregyhaza-Matészalka, Nagy Károly-Zilah nebst dem Flügel Sármaság-Szilágy Somlyo und die Lokalbahn Szatmár-Nagybánya) von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen werden.

Mit diesem Tage erlischt die Vereins-Mitgliedschaft der Direktion der Ungarischen Nordostbahn, und es sind von diesem Zeitpunkt ab die vorbezeichneten Strecken als Vereins-Bahnstrecken der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2910 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Belgischen, Schweizerischen, Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Nichtvereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1889 (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 3012 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 3062 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der Ungarischen Nordostbahn in den Betrieb und die Verwaltung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verbandstarife.

Der K. K. Handelsminister weist in einem in Nr. 80 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlichten Erlasse an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen auf die Uebelstände hin, die aus der jetzt bestehenden grossen Menge von Verbandstarifen erwachsen sind und namentlich sich im Abrechnungswesen der Bahnen empfindlich fühlbar machen. Alle Bemühungen, hier Wandel zu schaffen, waren bisher erfolglos. Als die schwerwiegendsten dieser Uebelstände sind zu bezeichnen: 1. die übergrosse Anzahl der Verbandstarife; 2. die übergrosse Anzahl von Verbandsrelationen; 3. die Verwickelung der formellen Anordnung der Verbandstarife; 4. die zu weitgehende Anerkennung der Berechtigung einzelner Strecken zur Naturalbedienung der Transporte; 5. endlich das verwickelte Wesen der üblichen Antheilsausscheidungen, welche einerseits die Berechnung und Aufstellung der Antheilstabellen, andererseits die schliessliche Abrechnung auf Grund derselben wesentlich erschwert. Die übergrosse Anzahl der Verbandstarife erhellt schon aus der Thatsache allein, dass zufolge einer vor kurzem gemachten Aufstellung für Oesterreich-Ungarn ungefähr 244 Verbände mit 444 Tarifheften und 868 Nachträgen bestanden, der hierzu gehörigen Anzahl von Leitungsvorschriften und Antheilstabellen nicht zu gedenken. In Bezug auf die zu weitgehende Anerkennung der Berechtigung einzelner Linien zur Naturalbedienung, hat die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen wiederholt Anlass genommen, den betreffenden Bahnverwaltungen zu bedeuten, dass die in verschiedenen Kommissionsberichten, bezw. Konferenzprotokollen begründeten Verkehrszersplitterungen, ohne für diese Strecken praktischen Werth zu haben, die rasche Fertigstellung der Antheilstabellen hemmen. Derartige Verkehrszersplitterungen sind daher in Hinkunft zu vermeiden, und wäre anzustreben, dass die Naturalbedienung jedes Verkehres womöglich nur auf zwei, höchstens jedoch auf drei Strecken unter thunlichster Herabdrückung der den zu befahrenden Strecken zuzuweisenden Eigenspesen stattfinde. Da die Lösung aller dieser allgemeinen, auch öffentliche Rücksichten berührenden Fragen nicht einseitig in einer allenfalls für einzelne Verbände genügenden Weise erfolgen kann, so werden die Bahnverwaltungen dringendst aufgefordert, über die geeigneten Mittel zur allmählichen Beseitigung der vorbezeichneten Uebelstände gemeinschaftlich zu berathen. Um aber den Anhäufungen von Rückständen in der Aufstellung der Antheilstabellen für die Zukunft vorzubeugen, wird das Handelsministerium schon jetzt die Anordnung treffen, dass kein neuer Tarif oder Tarifnachtrag eingeführt werden darf, ohne dass die Antheilstabellen zu demselben fertiggestellt sind. Ausnahmen hiervon werden nur in ganz aussergewöhnlichen und besonders berücksichtigenswürdigen Fällen im öffentlichen Interesse zugelassen und bedürfen einer besonderen Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Diese Anordnung tritt am 1. Oktober 1890 in Wirksamkeit. Wenngleich nun die obige Anordnung zunächst nur für den inneren Oesterreichischen Verkehr getroffen wird, so werden die Verwaltungen nichtsdestoweniger angewiesen, auf die Einhaltung eines gleichen Vorganges auch in den übrigen, insbesondere den Verbänden mit dem Auslande mit allem Nachdruck hinzuwirken.

Begriff der Entgleisungen mit erheblicher Beschädigung.

Gemäss der „Anleitung zur Verfassung der Unfallstatistik" sind, ausser dem Falle der Verunglückung von Menschen, Entgleisungen, welche bei dem Verschieben in den Stationen vorkommen, nur dann in die Unfallstatistik aufzunehmen, wenn durch sie der Verkehr mit Personenbeförderung um mehr als 30 Minuten, der Verkehr der Güterzüge um mehr als 60 Minuten gestört wurde, oder wenn sie an den Fahrbetriebsmitteln bezw. an den Bahnanlagen erhebliche Beschädignngen zur Folge hatten. Der Begriff einer solchen Beschädigung wurde infolge der Nothwendigkeit der einheitlichen Auffassung desselben im Einvernehmen der Generalinspektion für Eisenbahnen beider Reichshälften dahin präzisirt, dass unter Entgleisungen mit erheblicher Beschädigung solche Entgleisungen zu verstehen sind, welche an den Fahrbetriebsmitteln, oder an den Bahnanlagen einzeln oder an beiden zusammen einen Schaden von mindestens 200 fl. hervorgerufen haben.

Hiervon wurden die Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium mit dem Beifügen verständigt, dass die vorschriftsmässige Anzeigepflicht für alle Entgleisungen aufrecht erhalten bleibt.

Uebergang der Ungarischen Nordostbahn in den Betrieb und die Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. wird der Betrieb und die Verwaltung der bisher der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn unterstellten Linien (eigene Linien und einzelne Linien der Ungarischen Staatsverwaltung, die Lokalbahnen Nyiregyhaza-Matészalka, Nagy Károly-Zilah nebst dem Flügel Sármaság-Szilágy-Sómlyo und die Lokalbahn Szatmár-Nagybánya) von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen werden.

Reisegepäck-Porto im inneren Verkehr.

Im Hinblick darauf, dass die völlige Aufhebung des Freigepäcks beim neuen Kreuzertarife auf den Bahnen zu mancherlei

Schwierigkeit führt, wie wir bereits in Nr. 56 S. 561 d. Ztg. erwähnten, und dass eine Lösung dieser Frage am besten nur durch eine nach Art der auf den Amerikanischen Bahnen und auf unsere Verhältnisse angepasste Gepäckaufnahme und Beförderung erfolgen könnte, schlägt die „Oest. Eisenb.-Ztg." folgendes vor: 1. Jeder als Reisegepäck aufzugebende Gegenstand ist vom Aufgeber selbst mit der vollen Adresse zu versehen und darauf die Bestimmungsstation deutlich ersichtlich zu machen. An passender Stelle ist eine Oese zur Anhängung einer Metallmarke anzubringen. Die Gepäckstücke dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen eine handliche Form besitzen. 2. Für alle solche Gepäckstücke, welche als „leicht" zu bezeichnen sind (etwa unter 25 kg) werden beim Personenzug 50 kr., beim Eilzug 1 fl. entrichtet. Für schwerere Gepäckstücke, also von 25—100 kg, das Doppelte. Die Entrichtung erfolgt direkt seitens des Publikums durch Aufklebung von Gepäckmarken der Bahn, die wie die Briefmarken zu behandeln und auf den Bahnhöfen käuflich sind. 3. Die adressirten und mit Marken versehenen Gegenstände werden der Bahn übergeben, welche durch ihre Bediensteten die deutliche Angabe des Bestimmungsortes und die richtige Markirung prüft und eine Metallmarke mit Nummer anhängt, während eine zweite gleichlautende Marke dem Reisenden eingehändigt wird. Nur gegen Rückgabe der Metallmarke erfolgt die Ausfolgung des Gepäckstückes. Die Vorschläge zielen einerseits darauf hin, die Aufhebung des Freigepäcks dem Publikum minder fühlbar zu machen, und andererseits der Bahn die Arbeit und den Zeitverlust zu ersparen, der mit der bisherigen Gepäckabfertigung verbunden ist.

Vorkonzession für eine linksuferige Donaubahn.

Zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Neu-Aigen-Stetteldorf der Kaiser Franz Josefbahn bis zur Station Stockerau der Oesterreichischen Nordwestbahn und von der Station Jedlesee der letzteren Bahn über Floridsdorf längs dem linken Donauufer bis zu einem geeigneten Punkte des Ergänzungsnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Stadlau, mit einer den Donaukanal unterhalb der Kronprinz Rudolfbrücke übersetzenden Abzweigung zum Praterstern in Wien, behufs Anschlusses an die Wiener Verbindungsbahn, wurde vom K. K. Handelsministerium die Bewilligung ertheilt.

Frachtermässigungen für die Ausfuhr von Getreide und Mehl in Ungarn.

Der Ungarische Handelsminister hat auf Grund der auch in dieser Zeitung besprochenen Enquête sowohl für den Verkehr nach Fiume, als auch nach Süddeutschland und der Schweiz das Inslebentreten weitgehender Begünstigungen für Getreide und Mahlprodukte aller Art angeordnet. Bezüglich des Fiumaner Verkehres wurde ein ermässigter Tarif mit Beseitigung aller bisherigen Sonderbegünstigungen erstellt, in welchen für die Strecke Kelenföld-Fiume der Satz von 90 kr. eingerechnet wurde, welcher sich bis zu einer Gesammtentfernung von 1 000 km ab Fiume nach und nach auf den Maximalsatz von 150 kr. für 100 kg erhöht. Für den Verkehr nach der Schweiz, sowie nach Süddeutschland werden für den grössten Theil des von der Ungarischen Staatsbahn durchzogenen Erzeugungsgebietes je nach der Entfernung Refaktien von 5—30 Cts. bezw. 4—24 ₰ für 100 kg bewilligt.

Ungarisch-Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

Die Rumänische Regierung hat an die Oesterreichisch-Ungarische das Ersuchen gerichtet, in Verhandlungen bezüglich eines Bahnanschlusses über den Ghymespass einzutreten, da sie das lebhafteste Interesse hat, eine Verbindung ihres Moldauischen Bahnnetzes mit dem Ungarischen zu erhalten. Das Ungarische Handelsministerium hat nach eingehender Prüfung keinen Anstand gegen diese Bahnverbindung über den Ghymespass geltend gemacht, gleichzeitig aber den Wunsch ausgesprochen, betreffs zweier Bahnanschlüsse, und zwar eines über den Rothenthurm- und eines über den Volkonpass, welche gleichfalls die Ungarischen mit den Rumänischen Bahnen verbinden sollen, in Verhandlung einzutreten. Sowohl auf Rumänischer als auf Ungarischer Seite sind bereits Linien bis an die genannten Pässe gebaut, weshalb nur mit geringen Kosten die Verbindungen über die genannten Pässe herzustellen sind. In den Unterhandlungen hat sich die Rumänische Regierung bereit erklärt, einen der beiden von Ungarn gewünschten Anschlüsse anzunehmen und stellt sie die Wahl desselben dem Ungarischen Handelsministerium anheim.

Eine neue Kohlenbahn in Steiermark.

Zwischen der Trifailer Gesellschaft und der Südbahn wurde folgendes Abkommen getroffen: Die Südbahn baut die zur Ausbeutung des Lapp'schen Kohlenbeckens nothwendige Eisenbahnlinie Cilli-Wohlau, erhält dadurch den Transport der Gesammtförderung dieser Werke von ungefähr 50 000 Wagenladungen monatlich und deckt den eigenen Bedarf sehr billig, da die Lapp'sche Kohle die Köflacher an Güte weit übertrifft und die Lagerungsverhältnisse sehr günstig sind.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatseisenbahnen im I. Halbjahre 1890.

Nach dem Ausweise der Oesterreichischen Staatseisenbahnen für den Monat Juni d. J. ist es möglich, sich ein Urtheil über das Einnahmeergebniss dieser Verwaltung für das I. Halbjahr 1890 zu bilden. Dasselbe weist einschliesslich der übrigens geringen Einnahmen für eine kleinere, seither in Betrieb übernommene Linie einen Mehrbetrag von 1 166 113 fl. aus. Hiervon entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr 205 347 fl. und aus dem Güterverkehr 1 454 766 fl. Dieses Ergebniss ist um so erfreulicher, da sich auf die Einnahmen in der ersten Hälfte des Jahres 1889 die Beförderung von aus dem Vorjahre lagernden Vorräthen geltend machte.

Einnahmen der Böhmischen Eisenbahnen im I. Halbjahre 1890.

Viel stärker als in der gleichen Zeit des Vorjahres gestaltete sich der Güterverkehr der Böhmischen Bahnen im I. Halbjahre 1890. Zugenommen hat die Beförderung von Braunkohle nach dem Süden Deutschlands, wie auch die Verschiffungen auf der Elbe infolge des günstigen Wasserstandes. Die Güterbewegung wird durch die nachstehende Tabelle veranschaulicht:

	I. Halbjahr		Unterschied
	1890 t	1889 t	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn .	3 569 172	3 124 935	+ 444 237
Böhmische Nordbahn . . .	764 809	703 929	+ 60 880
„ Westbahn . . .	874 002	801 691	+ 72 311
Buschtêhrader Eisenbahn . .	2 495 938	2 080 280	+ 415 658
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1 116 410	770 035	+ 346 375
Prag-Duxer Eisenbahn . . .	819 843	759 787	+ 60 056
zusammen	9 640 174	8 240 657	+ 1 399 517

Bei einer Gesammtbeförderung von 9,6 Millionen Tonnen weisen die Böhmischen Bahnen einen Frachtenzuwachs von 1,4 Millionen Tonnen oder ungefähr 17 % auf. Die Gesammteinnahmen gestalten sich folgendermaassen:

	I. Halbjahr		Unterschied
	1890 fl.	1889 fl.	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn .	2 671 903	2 331 812	+ 340 091
Böhmische Nordbahn . . .	1 773 056	1 747 308	+ 25 748
„ Westbahn . . .	1 740 683	1 676 594	+ 64 089
Buschtêhrader Eisenbahn . .	3 496 390	3 182 334	+ 314 056
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1 276 274	932 684	+ 343 590
Prag-Duxer Eisenbahn . . .	1 304 399	1 108 710	+ 195 689
zusammen	12 262 705	10 979 442	+ 1 282 263

Bei einem Gesammtempfange von 12,26 Millionen wurde demnach eine Mehreinnahme von 1,28 Millionen Gulden erzielt, welche um 1 Million Gulden grösser ist als jene des I. Halbjahres 1889.

Das Projekt der Predil- gegen das der Laaker und Karawankenbahn.

In Nr. 46 S. 466 d. Ztg. wurde bezüglich dieser geplanten Bahnen der Interessenwiderstreit zwischen einzelnen Ländern der Oesterreichischen Reichshälfte erwähnt. Die Länder Salzburg, Tirol, Kärnten und Krain hoffen nämlich, für die Tauernbahn eine staatliche Unterstützung zu erlangen. Dagegen lehnte die Wiener Handelskammer deren Befürwortung ab. Die gleichfalls ablehnende Haltung des Steierischen Landtages wird damit begründet, dass bei den hohen Kosten, welche die Herstellung der Loibl- und Laaker Linien erfordert, und bei den geringen allgemeinen Vortheilen, welche die Verwirklichung dieser Bahnprojekte mit sich bringen dürfte, die diesbezüglichen Schritte kaum von Erfolg begleitet sein würden. Dies gelte insbesondere von der Laaker Linie, welche bei bedeutendem Kostenaufwande nur eine geringfügige Verkürzung der Triester Relationen herbeiführen würde. Aehnlich verhält es sich mit der Loibl-Linie. Dem Steiermärkischen Landesausschusse erscheint auch der jetzige Zeitpunkt, in welchem durch den Peagevertrag mit der Südbahn die Oesterreichischen Staatsbahnen ohnedies direkt mit Triest verbunden sind und wo auch der Zeitpunkt nähergerückt erscheint, in welchem die Staatsverwaltung berechtigt ist, gegenüber der Südbahn von ihrem Einlösungsrecht Gebrauch zu machen, für kaum geeignet, die Frage des Ausbaues der beiden oben erwähnten Linien mit Erfolg anzuregen. Dessen ungeachtet findet die Delegirtenversammlung hierfür in Klagenfurt doch statt.

Lokalbahn Karlsbad-Marienbad.

Bezüglich dieses schon lange geplanten und noch immer nicht verwirklichten Bahnbaues wurde seitens der Regierung eine Aeusserung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Karlsbad abverlangt, in welcher Höhe die Stadtgemeinde den Bau der Lokalbahn Karlsbad-Marienbad unterstützen wolle. Da der Hauptnutzen des Bahnbaues dieser Stadtgemeinde zufallen und der volkswirthschaftliche Vortheil für die übrigen Gemeinden nicht im Verhältnisse zu den Leistungen steht, soll Karlsbad den grössten Theil der in der Höhe von 1 Million Gulden auszugebenden Stammaktien übernehmen. Das Kollegium beschloss, die bereits im Jahre 1881 gewährleisteten Konzessionen, bestehend in Grundüberlassung im Ausmaasse von 10 Joch, welche einem Betrage von mehr als 240 000 fl. gleichkommt, in Ziegellieferungen usw. zum Bahnhofbaue zu wiederholen, jedoch diese Konzessionen der Regierung gegenüber nur noch 1 Jahr aufrechtzuhalten und das Augenmerk derselben auf den Bau der Linie Karlsbad-Johann-Georgenstadt zu lenken und die Nebenlinie Elbogen-Schlaggenwald-Schönwehr fallen zu lassen. Die Gesammtkosten der Bahn werden auf ungefähr 7 Millionen Gulden veranschlagt, wovon etwa 1 Million Gulden in Stammaktien von den betheiligten Gemeinden aufzubringen ist, während der Rest durch die Firma von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. im Wege der öffentlichen Ausschreibung aufgebracht werden soll.

Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn.

Ueber diese der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft gehörige und von ihr auch verwaltete Eisenbahn hat diese Gesellschaft für ihre diesjährige Generalversammlung, in welcher die unbefriedigenden Ergebnisse ihrer Schifffahrtsunternehmung für das Jahr 1889 bekannt gegeben und die Mittel zur Besserung berathen wurden, den Jahresbericht erstattet. Die Betriebsergebnisse der Mohács-Fünfkirchener Bahn sind gegen das Vorjahr günstiger. Es betrugen die Einnahmen 898 361 fl., die Ausgaben 463 603 fl., daher der Ueberschuss 434 758 fl. (gegen 277 758 fl. im Vorjahre). Der Personenverkehr hat mit 4,33 % ab-, dagegen die Brennstoffverfrachtung mit 48,49 % und der übrige Güterverkehr mit 2,84 % zugenommen. Die Betriebsausgaben ausschliesslich der Einkommensteuer von 70 681 fl. betrugen 39,42 % der Einnahmen (gegen 45,20 % im Vorjahre).

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der durch die Amerikanische Silberbill beeinflusste Silberpreis bildete den Gegenstand der Besorgniss der Spekulation. Die reichliche Ernte wird jedoch voraussichtlich die Einnahmen der Eisenbahnen steigern, weshalb die Börse, angesichts einer Getreideausfuhr, die Kurse der Transportwerthe für zu niedrig hält und deshalb selbst die seit vielen Jahren vernachlässigten Bahnaktien wieder Beachtung finden. Es erhöhten sich sonach die Werthe der Nordbahn (2787), Carl Ludwigbahn (204), Elbethalbahn (232,50), Staatsbahn (237) und die der Böhmischen Bahnen, mit Ausnahme der Böhmischen Nordbahn (221,50) infolge ihres Tarifvertrages mit den Oesterreichischen Staatsbahnen. Wegen ihres ungünstigen Wochenausweises verhielten sich die Werthe der Südbahn (137,25) nur auf dem vorwöchentlichen Kurse. Schwächer waren Nordwestbahn (214,25) und Graz-Köflacher Eisenbahn (255), in starker Nachfrage dagegen 4½ % Ungarische Eisenbahnanlehen (116,80) infolge von ausländischen Aufträgen.

Aus Württemberg.

Vereinigung der Zahnradbahn von Stuttgart nach Degerloch und der Dampfstrassenbahn von Degerloch nach Hohenheim zu einem Unternehmen.

Mit Ermächtigung Seiner Königlichen Majestät ist auf Ansuchen der Filderbahngesellschaft in Stuttgart genehmigt worden, dass die im Eigenthum und Betrieb dieser Gesellschaft stehenden bezeichneten beiden Eisenbahnunternehmungen zu einem Unternehmen mit dem Namen „Filderbahn Stuttgart-Hohenheim“ vereinigt werden.

Betriebseröffnung der Eisenbahn von Wangen nach Hergatz.

Am 15. Juli d. J. ist die Eisenbahn von Wangen i. A. bis zur Landesgrenze, gleichzeitig mit der von der Königlich Bayerischen Regierung erbauten Strecke von der Landesgrenze bis Hergatz dem Betrieb übergeben worden. Die Bahn war nach dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern vom 10. Februar 1887 über die Herstellung weiterer Verbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen auszuführen. Sie wird nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 betrieben, gleichzeitig ist auch auf der Bahnstrecke Kisslegg-Wangen, welche bisher nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben wurde, der Vollbetrieb eingeführt worden. Ueber die baulichen Anlagen der nur 5,32 km langen Bahn ist nur weniges zu bemerken. Die Bahn wendet sich von der hochgelegenen, infolge des Bahnbaues erweiterten Station Wangen in weitem Bogen gegen Süden, übersetzt auf langem 17 m hohem Damm und mittelst einer eisernen ebenso hohen Brücke mit 3 Oeffnungen von 35—43 m lichter Weite das Argenthal, erreicht, hart am Schwarzensee vorbeifahrend 2,10 km entfernt von der Station Wangen die Landesgrenze gegen Bayern und mündet nach weiteren 3,22 km in die Station Hergatz der Linie Kempten-Lindau ein. Das grösste Gefäll beträgt 1 : 100. Die obere Bauleitung lag Württembergischerseits in den Händen des Bauraths v. Misani, Bayerischerseits in den Händen des Ober-Regierungsraths Ebermayer. Die unmittelbare Leitung des Baues erfolgte durch den Vorstand der Bahnbausektion Leutkirch, Bauinspektor Veigele und den Vorstand des Ingenieurbezirks Lindau, Bezirksingenieur v. Morr.

Nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“, dem wir diese Angaben entnehmen, fand in Wangen eine Eröffnungsfeier statt, zu welcher von der Stadt Wangen zahlreiche Einladungen ergangen waren und welcher der Württembergische Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht und der Generaldirektor der Bayerischen Staatseisenbahnen Schnorr v. Carolsfeld je mit einer Anzahl höherer Beamten der beiden Generaldirektionen anwohnten.

Aus Russland.

Betriebsergebnisse der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

Im Jahre 1889 wurden auf den Russischen Eisenbahnen befördert:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
Civilpersonen	5 199 021	33 636 106	38 835 127
Militärpersonen . .	553 642	2 180 117	2 733 759
Eil- und Frachtgüter . . . Pud	584 125 677	2 851 622 643	3 435 748 320

Vereinnahmt wurden:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
Für Personen- und Frachtentransporte . R.	47 849 715	229 202 476	277 052 191
für die Werst . . „	6 400	12 131	10 521
Gegen das Vorjahr . . %	+ 3,9	— 4,4	— 3,6
Betriebslänge . . Werst	7 640	18 897	26 537

Vom Auslande wurden im Jahre 1889 mit der Bahn und auf dem Wasserwege zusammen 45 701 846 Pud Eil- und Frachtgüter eingeführt.

Donetz-Kamennougolnaja-Eisenbahn.

Die auf den 30. Juni/12. Juli anberaumte Generalversammlung findet wegen ungenügender Aktienanmeldung am 14./26. Juli d. J. in Moskau statt. Auf der Tagesordnung steht der Ankauf der Bahn durch den Staat.

Grosse Russische Eisenbahn.

Der Verwaltung soll nach der „Voss. Ztg.“ gestattet sein, die aus dem Verkaufe alter Schienen erzielten Beträge in die Gewinn- und Verlustrechnung für 1889 einzustellen. Demnach gelangen ausser den feststehenden 5 % noch eine Superdividende von 2,67 R. — nicht 2,5 R., wie wir in Nr. 36 S. 377 d. Ztg. berichteten — für die Aktie zur Vertheilung.

Die Gesellschaft hat mit der internationalen Schlafwagengesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, wonach letztere auf 25 Jahre den Salonwagenbetrieb auf der Linie Petersburg-Eydtkuhnen erhält.

Losowo-Sebastopoler Eisenbahn.

Nach neueren Berichten aus Russland, so schreibt der „Berl. Act.“, hätte die Russische Regierung endgültig den Ankauf der Bahn Losowo-Sebastopol beschlossen.

Südwestbahnen.

Die „Zeitung des Russischen Finanzministeriums“ enthält interessante Angaben über die Thätigkeit der Getreideagenturen, welche die Südwestbahn-Gesellschaft in Odessa und in Königsberg unterhält. Die Königsberger Agentur wurde erst im vorigen Jahre ins Leben gerufen; sie erhielt in ihrem ersten Betriebsjahre 570 Wagen Getreide, Kleie usw. (etwa 350 000 Pud) zum Verkauf überwiesen. Von den Sendungen stammten 27,5 % (hauptsächlich Weizenkleie) aus dem Gebiete der Kursk-Kiewer Eisenbahn. Die dortigen Versender erhielten für solche Kleie im Durchschnitt 28,6 Kop. für das Pud (der Preis versteht sich nach Abzug aller Unkosten — die Zahlung erfolgt an der Aufgabestation) ausgezahlt. Sodann waren unter den Versendern stark vertreten die von der Kiewer Südwestbahnlinie durchschnittenen Gegenden (mit Weizen, Roggen und Roggenkleie) und das Gebiet der Fastowschen Eisenbahn (mit Weizen). Im

Verhältniss zu den Umsätzen der Odessaer Agentur, deren Aufträge im Jahre 1887 3 005 000 Pud, im Jahre 1888 3 756 000 Pud und im Jahre 1889 1 650 000 Pud Getreide umfassten, sind die der Königsberger Agentur überwiesenen 350 000 Pud verhältnissmässig gering. Das genannte Amtsblatt hebt aber hervor, dass der Odessaer Agentur in ihrem ersten Geschäftsjahre (1883) nur 117 000 Pud Getreide zugeführt worden sind; es hofft, dass auch die Umsätze der Königsberger Agentur allmählich einen Aufschwung nehmen werden; im letzten Jahre sei ausser der Neuheit des Betriebes noch der schlechte Ausfall der Ernte und die allgemein ungünstige Entwickelung des Russischen Getreidegeschäfts hinderlich gewesen. Immerhin habe die neue Agentur den Russischen Versendern dadurch bereits einen grossen Dienst geleistet, dass die Gebühren der Königsberger Vermittler auf die Sätze der ersteren herabgesetzt worden seien. Die Zahlen, welche das Blatt über die Umsätze der Odessaer Agentur veröffentlicht, liefern einen Belag dafür, dass an der seit Mitte vorigen Jahres erfolgten Russischen Getreideausfuhr die alten Vorräthe sehr stark betheiligt sind. Diese Agentur hatte in ihren Speichern aus dem Jahre 1888 (für Rechnung der Versender in Erwartung besserer Preise gelagerte) 2 141 609 Pud Getreide übernommen, so dass von ihr mit den im Laufe des Jahres 1889 neu zugeführten 1 650 405 Pud im ganzen 3 792 014 Pud Getreide zu begeben waren. Verkauft sind davon 2 924 495 Pud, so dass am 1. Januar d. J. sich noch 867 519 Pud unverkauft in den Speichern der Agentur befanden.

Warschau-Terespoler Eisenbahn.

In der Generalversammlung waren 12 066 Aktien mit 2 600 000 R. Kapital vertreten. Aus dem Bericht der Verwaltung ergibt sich, dass der Reingewinn des Jahres 1889 zusammen 577 511 R. betrug, mithin 404 000 R. mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben beziffern sich auf 1 856 000 R., d. i. um 198 000 R. mehr als im Vorjahre. Der Staatszuschuss hat eine bedeutende Verminderung erfahren und betrug nur 222 404 R.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Das Gesetz, betreffend die Verschmelzung der Warschau-Bromberger mit der Warschau-Wiener Eisenbahn ist veröffentlicht worden.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Die in Petersburg tagende Eisenbahn - Tarifkommission hat ihre Sitzungen geschlossen und ihre Arbeiten beendet. Die Einführung der neuen Tarife auf den nach den Baltischen Häfen und der Westgrenze führenden Linien findet jedoch erst am 1. Januar 1891 statt, da die hiermit verknüpften und noch auszuführenden Arbeiten 5—6 Monate in Anspruch nehmen, die ursprünglich geplante Einführung am 1. November d. J. also nicht möglich ist.

Eisenbahnverkehr.

Der „Voss. Ztg." wird hierzu aus Petersburg geschrieben: Infolge der tarifmässigen Erhöhung der Getreidefrachten von Kiew nach Libau und Königsberg um 20 R. und von Pinsk nach den beiden Punkten um 30 R. für den Wagen ist den Waarenausführern der Kornversand von den Dnieprhäfen nach dem Auslande zur Zeit unmöglich geworden. Infolge dessen stockt der Getreideverkehr in dem südwestlichen Bezirk vollständig. Der Finanzminister ist hiervon telegraphisch verständigt worden. — Odessaer Meldungen zufolge lagern auf der Station Naliwnaja gegenwärtig 600 t Kerosin. Da der Kerosinversand nach dem Innern Russlands zur Zeit sehr unbedeutend ist, so hat man beschlossen, die ganze Menge auf dem Wasserwege ins Ausland zu befördern.

Sicherheitsmaassregeln für den Zugverkehr.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten bringt den Eisenbahnverwaltungen die Vorschriften über die Erhaltung und Sicherung des Verkehrs mit dem Auftrage in Erinnerung, die auf einigen Bahnen noch fehlenden Glockensignalisirungs-Einrichtungen in kürzester Frist herzustellen und im Wege der betreffenden Bahninspektorate folgendes zu berichten:

1. Auf welchen Theillinien und in welcher Ausdehnung die erwähnten oder etwa andere der Sicherheitsvorschriften entsprechende Signalvorrichtungen bestehen.
2. Wenn auf Bahnen oder deren Theilstrecken diese Signalisirungsmittel, wie wohl vorgeschrieben, jedoch bis jetzt nicht eingerichtet sind, ist die Unterlassung dieser Einrichtung zu rechtfertigen.
3. Ist zu erwägen, auf welchen Theilstrecken und in welcher Ausdehnung diese Signale, obwohl dieselben des unbedeutenden Verkehrs wegen nicht obligat sind, doch aus gewissen Lokalrücksichten einzuführen wären.
4. Die Projektberechnungen und Erläuterungen bezüglich der Errichtung dieser Signale sind vorzulegen.
5. Für die Durchführung dieser Projekte sind die kürzesten Termine unter Hinweis auf Konsequenzen der Theilnahme der betreffenden Strecke in Erwägung zu ziehen.
6. Sind auch die Quellen zur Deckung der anlässlich der Errichtung dieser Signalmittel entstehenden Ausgaben in Betracht zu nehmen.

Aus Spanien

Die Nordspanischen Bahnen im Jahre 1889.

Das verwendete Anlagekapital der Nordbahngesellschaft betrug zu Ende des Jahres 1889 751 429 679,14 Pes.; hiervon entfielen auf die Hauptlinie nebst Zubehör 338 455 441,20, auf die Linie Alar-Santander 30 324 549,99, auf die Barcelonalinie 190 265 204,34, auf die Bilbaolinie 41 945 652 87, auf die Barruelolinie 1 429 670,71, auf die Linie Villalba-Berrocal 390 566,84, auf die Linie Segovia-Medina 9 965 366,34, auf die Linie Villalba-Segovia 15 929 552,50, auf die Linie Tudela-Tarrazona 999 727,60, auf die Eisenbahnen von Asturien, Galicien und Leon 88 056 540,38, auf die Eisenbahn Lerida-Reus-Tarragona 28 533 717,20, auf die Linie Villabona-Aviles 2 260 763,37, auf die Linie Selgua-Barbastro 1 509 432,98 und auf die Canfranclinie 1 363 493,82 Pes.

Die Fahrbetriebsmittel bestanden aus 505 Lokomotiven, 1 394 Personenwagen und 9 239 Güter- und anderen Wagen.

Von den Neubauten ist auf der Linie Villabona-Aviles-San Juan de Nieva die Theilstrecke Villabona-Aviles bis auf einen 167 m langen Damm bei Aviles, dessen Bau auch schon sehr vorgeschritten ist, vollendet; auf der Reststrecke Aviles-San Juan de Nieva sind die Kunstbauten ganz, der Unterbau zum grössten Theil hergestellt, so dass die Strecke Villabona-Aviles am 1. Juli d. J., die Strecke Aviles-San Juan de Nieva im Januar 1891 dem Betriebe übergeben werden kann.

Auf der Linie Huesca - Canfranc - Französische Grenze ist der Unterbau bis Kilometer 27,5 vollendet, während sich derselbe zwischen Kilometer 27,5 und Kilometer 104 in Ausführung befindet; auf letzterer Strecke sind aber schon mehrere Kunstbauten fertiggestellt. Die Bohrarbeiten an den fünf Tunneln der Strecke Turunana - la Pena sind im Gange; die Stationsgebäude in Alerre, Plasencia und Ayerbe werden bald vollendet sein. In kurzem gedenkt man auch die endgültigen Baupläne für die von Kilometer 104 bis Jaca reichende 5. Theilstrecke der Regierung zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Konzession für die 21 km lange Linie von Soto de Rey nach Cianc-Santa-Ana, welche eine wichtige Zufuhrbahn für das Asturische Netz bildet, ist im Berichtsjahre erworben und diese Erwerbung durch Königlichen Erlass vom 27. Mai d. J. genehmigt worden.

Die Betriebsergebnisse sind im allgemeinen günstig, sie würden aber noch besser gewesen sein, wenn nicht in der zweiten Hälfte des September auf der Barcelonalinie und später auch auf den anderen Linien des Stammnetzes, infolge der schlechten Weinernte in Rioja, Navarra, Aragon und Catalonien, ein ziemlich fühlbarer Rückgang des Verkehres, welcher auch für die ersten 9 Monate des laufenden Jahres anhalten wird, eingetreten wäre. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 58 861 815 30 Pes. (gegen 55 013 689,60 im Vorjahre); hierzu trug der Personenverkehr 17 423 032.82 (16 723 578,81), der Eilgutverkehr 4 596 983 37 (4 455 547,65), der Frachtgutverkehr 36 631 935,92 (33 652 240,35) und die verschiedenen Quellen 209 863,19 (182 322.79) Pes. bei. Die Betriebsausgaben betrugen 23 206 300,90 (21 800 974,23) Pes.; hiervon verursachte die allgemeine Verwaltung 16 % (wie im Vorjahre), der Betriebsdienst 26 (27) %, die Zugförderung und Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel 36 % (wie 1888), endlich die Bahnbewachung und -Unterhaltung 22 (21) %. Der Betriebsüberschuss stellte sich also auf 35 655 514,40 (33 212 714,37) Pes. bezw. auf 1 km Betriebslänge berechnet auf 18 200,87 (17 226,52) Pes. Die Ertragsverhältnisse der einzelnen Linien veranschaulicht folgende Uebersicht:

Bezeichnung der Linie	Betriebslänge km	Auf 1 km Betriebslänge entfallen an		Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme %
		Einnahme Pes.	Ausgabe Pes.	
Hauptlinie . . .	909*)	35 299 87	13 852 83	39,24
Santanderlinie. .	139	24 999.64	10 336 23	41.34
Barcelonalinie. .	662†)	26 948.49	10 339,11	38.36
Bilbaolinie . . .	249	21 925 17	9 368,85	42,73
Gesammtnetz	1 959	30 046,86	11 845,99	39,42

*) Einschliesslich der Madrider Gürtelbahn, der Eisenbahn Quintanilla-Barruello und der Linie Villalba-Segovia-Medina.

†) Einschliesslich der Eisenbahn Tudela-Tarrazona und der Linie Selgua-Barbastro.

Aus den Bergwerken von Barruelo wurden 72182 t Kohlen gefördert, wozu durchschnittlich täglich 581 Arbeiter beschäftigt wurden. Der Reinertrag betrug 317856,05 Pes.

Für die Linie Alsasua-Barcelona, welche bereits in den oben angegebenen Betriebsergebnissen mit berücksichtigt ist, muss auf Grund des im Jahre 1870 zwischen der Eisenbahngesellschaft Saragossa-Pampelona-Barcelona und ihren Gläubigern getroffenen Abkommens eine besondere Betriebsrechnung geführt werden; die letztere weist eine Einnahme von 17839904,37 Pes. auf, von welcher abgehen: 1. die Betriebsausgaben = 6844491,88 Pes., 2. der Verlustübertrag aus früheren Jahren = 67968,09 Pes., 3. die Ausgaben für Vollendungsarbeiten = 253240,34 Pes., 4. der für die Tilgung der Schuldverschreibungen gemäss Artikel 3 des Abkommens von 1870 vorweg zu nehmende Betrag = 258000 Pes., 5. der zur Sicherung der unverkürzten Verzinsung der im Umlauf befindlichen Barcelona-Schuldverschreibungen erforderliche Betrag = 2329162,75 Pes. und 6. desgleichen bezüglich der Pampelona-Schuldverschreibungen = 2314271,25 Pes.; nach Abzug aller dieser Lasten verbleibt ein Ueberschuss von 4780770,05 Pes.

Die Einnahmen der Eisenbahnen von Asturien, Galicien und Leon waren im Berichtsjahre um 10,69 % höher als 1888, um 34,26 % höher als 1885 und betrugen 10531018,08 Pes.; die Betriebsausgaben erforderten 5327495,53 Pes., so dass ein Ueberschuss von 5203522,55 Pes. verblieb, welcher sich durch einen Uebertrag aus früheren Jahren auf 5210225,64 Pes. erhöht. Nun beanspruchen aber die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie Bank- und Wechselkosten 6971257,39 Pes., es fehlen daher 1761031,75 Pes., welche gemäss Art. 7 des Vertrages vom 10. März 1885 von der Nordbahn zu Lasten der Asturischen Gesellschaft zu verauslagen sind. Ende 1889 betrug die Belastung der letzteren 7074065,65 Pes., hierzu traten die Zinsen mit 336795,82 Pes. und der Fehlbetrag von 1889 mit 1761031,75 Pes.; ausser diesen 9171893,22 Pes. hat die Nordbahn der Asturischen Gesellschaft noch 1229051,68 Pes. behufs Beendigung und Verrechnung der Arbeiten der ehemaligen Nordwestbahn-Gesellschaft vorgestreckt. Behufs Regelung der Stellung neuer Zweigbahnen des Asturischen Netzes, ferner der Schuld und der Betriebsfehlbeträge ist zwischen den beiden Gesellschaften ein Vertrag geschlossen worden, dessen Grundzüge wir bereits in Nr. 33 S. 344 d. Ztg. mitgetheilt haben und den wir später auszugsweise wiedergeben werden.

Die Eisenbahn Lerida-Reus-Tarragona hatte eine Einnahme von 1566406,38 Pes., eine Ausgabe von 1246338,60 Pes. und demnach einen Ueberschuss von 320067,78 Pes.; von demselben wurden 300000 Pes. zur Vertheilung eines Gewinnes von 6 Pes. (einschliesslich der Steuer) auf jeden der im Umlauf befindlichen 50000 Antheilscheine verwendet und 20067,78 Pes. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Einverleibung des Unternehmens der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn- und Bergwerks-Gesellschaft, umfassend die Linien von Granollers nach San Juan de las Abadesas und von San Marten de Provensalls nach Llerona, in das Nordbahnnetz ist durch Königlichen Erlass vom 27. Mai d. J. genehmigt worden.

Nach dem Rechnungsabschluss der Nordbahn treten zu den Gesammt-Betriebseinnahmen von 58861815,30 Pes. die Erträge der Bergwerke von Barruelo mit 317856,05 Pes., sowie der Jahresbeitrag der Asturischen Gesellschaft zu den allgemeinen Verwaltungskosten mit 296400 Pes. Von der 59476071,35 Pes. ergebenden Summe kommen in Abzug die Betriebskosten mit 23206300,90 Pes., ferner die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, Wechsel- und Bankkosten, Rechnungsfehlbeträge früherer Betriebsjahre und die Jahresabzüge für Erneuerung der Geleise, sowie für Abschreibungen auf Fahrbetriebsmittel mit zusammen 30729647,65 Pes. Hiernach verbleibt ein Reinertrag von 5540122,80 Pes., dem der Betriebsfehlbetrag des Asturischen Netzes mit 1761031,75 Pes. gegenübersteht; bisher wurde der letztere von dem Reinertrage des Stammnetzes in Abzug gebracht, nachdem aber durch den oben genannten Vertrag die Deckung des Fehlbetrages auf andere Weise gesichert ist, behält die Nordbahngesellschaft die Verfügung über ihren ganzen Reinertrag und kann davon 5250000 Pes. zur Vertheilung von 15 Pes. Gewinn auf jeden der 350000 Antheilscheine verwenden, während der Rest von 290122,80 Pes. den Rücklagen zufliesst, welche sich dadurch auf 8091401,32 Pes. erhöhen. Die am 31. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung hat diese Vorschläge des Verwaltungsrathes, ferner den mit der Asturischen Gesellschaft vereinbarten Vertrag, sowie die daraus entspringenden Aenderungen der Gesellschaftssatzungen genehmigt.

Die Nordbahngesellschaft hat für ihr Personal eine Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen:

1. Der Verkauf von Lebensmitteln und sonstigen Verbrauchsgegenständen an das Personal zu ermässigten Preisen hat im Jahre 1889 einen Umsatz von 1084466,70 Pes. ergeben.

2. Die im Jahre 1879 geschaffene Unterstützungskasse hat zum Zweck, den Angestellten und Arbeitern im Erkrankungs- und Verletzungsfalle während der Dauer der Krankheit eine Unterstützung in Höhe der Hälfte des bezogenen Gehaltes oder Lohnes zu gewähren, die Beerdigungskosten zu erstatten und den Wittwen und Waisen der verstorbenen Angestellten oder Arbeiter eine Unterstützung zu bieten. Gebildet wird die Kasse: a) durch monatliche Einzahlungen des Personals von 1 bis 1,5 % ihrer Bezüge, b) durch den Betrag der erhobenen Geldstrafen und c) durch den Verkaufsertrag von Bahnhofs-Eintrittskarten. Im Jahre 1889 brachten die Gehaltseinzahlungen 98038,47 Pes., die Geldstrafen 11634,46 Pes. und die Bahnhofs-Eintrittskarten 84607,65 Pes.; von der 194280,58 Pes. betragenden Summe gingen 177899,07 Pes. gezahlte Unterstützungen ab. Der verbliebene Rest von 16381,51 Pes. ermässigte die bestehende Schuld der Kasse auf 158059,46 Pes.

3. Ausser den Leistungen der Unterstützungskasse hat die Gesellschaft im Jahre 1889 an erkrankte oder verletzte Beamte und Arbeiter als Gehalts- bezw. Lohnergänzung, ferner an Wittwen und Waisen verstorbener Beamten als Unterstützungen eine Summe von 44988,65 Pes. gezahlt.

4. Die für Gesellschaftsrechnung verausgabten Arzneimittel verursachten 1889 eine Ausgabe von 28517,25 Pes.

5. An Aerzte mussten an Gehalt und Honorar 75975,58 Pes. gezahlt werden.

6. Der Beitrag der Gesellschaft zu den Kosten der Dienstkleidung betrug 49372,21 Pes.

7. Die von der Gesellschaft in Valladolid und Barruelo eingerichteten Schulen für Lehrlinge und Kinder von Handwerkern wurden Ende 1889 von 345 Schülern beiderlei Geschlechts besucht.

8. Die Kosten für die Ruhegehaltskasse hat die Gesellschaft seit 1. Januar 1873 vollständig übernommen und deckt dieselben durch Vorwegnahme von 5 % des Gesammtbetrages der Beamtengehälter von den Betriebseinnahmen. Ende 1888 betrug das Vermögen der Kasse 4857489,10 Pes.; hierzu traten die Zinsen desselben mit 242874,45 Pes. und die Einlage der Gesellschaft mit 360514,30 Pes. Von der 5460877,85 Pes. betragenden Summe gingen im Laufe des Jahres an gezahlten jährlichen Ruhegehältern und einmaligen Kapitalsabfindungen 166087 Pes. ab, so dass zu Ende des Jahres 5294790,85 Pes. als Bestand verblieben. Fortlaufende Ruhegehälter werden z. Z. 40990,43 Pes., und zwar an 86 Personen gezahlt.

Bücherschau.

Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen. Sammlung der die Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden Spezialgesetze, Konzessions- und sonstigen Rechtsurkunden. Von Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, K. K. Ministerialvizesekretär und Dr. August Weeber, K. K. Ministerialkonzipist. Von diesem in ungefähr 15 Heften zu je 1,20 fl. = 2,25 ℳ in A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig erscheinenden Werke ist soeben das 3. Heft zur Ausgabe gelangt.

Der Hauptzweck des Werkes ist: sämmtliche die einzelnen Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden grundlegenden Gesetze, Konzessionsurkunden, Protokolle, Ministerialerlässe usw., soweit dieselben zur Zeit seines Erscheinens noch in Geltung sind, in möglichster Vollständigkeit mit ihrem authentischen Texte wörtlich zum Abdrucke zu bringen. Ausserdem sollen zahlreiche Anmerkungen dort, wo es zur Erläuterung einzelner Bestimmungen erforderlich erscheint, Mittheilungen geschichtlichen Inhalts, sowie auch Daten über sonst bemerkenswerthe thatsächliche Verhältnisse in gedrängter Kürze zur Darstellung gebracht werden. Was die Anordnung des Stoffes betrifft, so werden zuerst die K. K. Staatsbahnen, hierauf die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen, dann die älteren Oesterreichischen Privateisenbahnen und zuletzt die selbständigen Lokalbahnen behandelt werden. Das Werk entspricht einem dringenden Bedürfniss, welches die betheiligten Kreise seit Jahren empfunden haben, gegenüber den Schwierigkeiten, das zerstreute Gesetzmaterial der Oesterreichischen Eisenbahn-Rechtsurkunden im Falle des Bedarfes zusammen zu finden. In dieser Sammlung wird nunmehr alles in vollständiger, systematischer und authentischer Form geboten und durch schätzenswerthe Daten erläutert.

Kartenwerke.

Vereinigte Eisenbahnrouten- und Lademaasskarte von Mitteleuropa. Gezeichnet von E. Winkler, Transportdirektor der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Ausgabe 1890. Verlag von Adolf Urban in Dresden. Preis 2,50 ℳ

Die Karte hat einen Umfang von 1,04 und 0,73 m und veranschaulicht nebst dem beigeschlossenen übersichtlich ge-

ordneten Verzeichniss der Eisenbahnen in 167 Nummern das Eisenbahngebiet von Astorp in Schweden bis zur Südspitze von Sizilien und von Paris bis Konstantinopel. Die einzelnen Bahnen sind schematisch, in geraden Linien und verschiedenfarbig, mit Angabe der kilometrischen Entfernungen gezeichnet. Die normirten Lademaassprofile sind besonders gezeichnet und nach der Reihenfolge numerirt. Der Hauptzweck der Karte: die zulässigen Lademaassprofile jeder einzelnen Bahn, ferner die Eigenthümerin der Bahn, dann die ein- und doppelgeleisigen Strecken, die schmalspurigen, die Sekundär- und Industriebahnen, die Uebergangs- und Anschlussstationen und die Zollabfertigungsstellen mit einem Blick erkennen zu lassen, ist in mustergültiger Weise gelöst worden. Die ausgezeichnete Brauchbarkeit der Karte für jede Transportanstalt ergibt sich von selbst. Die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen sind in dem der Karte beigegebenen Verzeichniss besonders ersichtlich gemacht. H—g.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind:

der Baurath Lund, Direktor des Eisenbahn-Betriebsamts in Glückstadt, der Regierungsassessor Pedell, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Eisenbahn-Betriebsamt in Glückstadt, sowie die Eisenbahn-Maschineninspektoren Mohn, Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg, Brünjes, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg und Wittmann, erster Vorstand der Hauptwerkstätte in Witten, zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse;

der Königliche Regierungs-Baumeister Dietrich in Marienwerder zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg.

Verliehen ist:

dem Regierungsrath Reuleaux in Breslau die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst,

dem Regierungsrath Simmers in Frankfurt a/M. die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst,

dem Regierungsassessor Karl Gallo in Frankfurt a/M. die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst,

dem Regierungsassessor Völlgold in Hannover die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Hannover-Altenbeken) in Hannover.

Gestorben ist der Regierungs- und Baurath Dulk, Direktor des Eisenbahn-Betriebsamts in Guben.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Regierungsbaumeister Bahnmeister Bosch in Beimerstetten ist mit den Verrichtungen des Vorstands des für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt neu errichteten Baubüreaus beauftragt worden. Dem Eisenbahnbetriebs-Bauinspektor Veigele, zur Zeit Vorstand der Bahnbausektion Leutkirch, wurden die Verrichtungen des Vorstands der für den Bau des zweiten Geleises Bietigheim-Jagstfeld neu errichteten Bahnbausektion Heilbronn übertragen. Die Eisenbahnsekretäre Büttner und Stumpp sind zu Expeditoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Verleihung des Titels „Revisor" befördert worden.

Verschiedenes.

Norwegen: Bau von Eisenbahnlinien.

Das Storthing hat noch vor Schluss seiner diesjährigen Session am 9. Juli für den Bau der Eisenbahnlinien Kongsvinger-Flisen, Christiansand-Byglandsfjord, Lillehammer-Sel und Hamar-Lillehammer einen Betrag von 2000000 Kronen aus dem Baarbestande der Staatskasse bewilligt, wovon 250000 Kronen noch im laufenden Finanzjahre zur Auszahlung kommen sollen. Ausserdem wurden 44500 Kronen zu Vorarbeiten für 4 neue Eisenbahnlinien bewilligt.

Ueber den Stand der Bauten am Nord-Ostseekanal entnehmen wir dem kürzlich vom Königlichen Regierungs-Baumeister Sympher im Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt gehaltenen Vortrage folgende Mittheilungen: Die Erdarbeiten sind nunmehr auf der ganzen Erstreckung des Kanals begonnen, wenngleich auch noch Stellen angetroffen werden, an denen zur Zeit noch nicht gearbeitet wird. Von den auszuschachtenden 78 Millionen Kubikmeter sind bis jetzt etwa 11 Millionen Kubikmeter Boden, also etwa $1/7$ bewegt und die augenblickliche monatliche Leistung beträgt etwa 1 Million Kubikmeter. Danach würden noch $5\frac{1}{2}$ Jahre bis zur Vollendung der Erdarbeiten vergehen. Indess ist einerseits zu bedenken, dass etwaige Rutschungen und sonstige unvorhergesehene Fälle die Arbeit vermehren, andererseits aber auch zu beachten, dass die Unternehmer noch nicht ihr volles Arbeitsmaterial in Betrieb setzen konnten, und dass dementsprechend auch die Arbeiterzahl stetig wächst. Im Laufe des folgenden Jahres dürfte nach Maassgabe der zu verwendenden Arbeitsmittel die monatliche Leistung $1\frac{1}{2}$—2 Millionen Kubikmeter erreichen und in dieser Höhe während der nächsten Jahre bleiben, so dass die Beendigung der Erdarbeiten bis zum in Aussicht genommenen Eröffnungsjahre 1895 einstweilen gesichert erscheint. An den Kunstbauten ist bisher wenig geschehen, da die Ausarbeitung und Feststellung der Entwürfe geraume Zeit in Anspruch nahm. Indess sind bereits die grossen Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau bis zu etwa 6 m unter Mittelwasser ausgehoben, und sowohl hier wie bei anderen Bauwerken wird in diesem Jahre weitergearbeitet werden, wenngleich die eigentlichen Betonirungen und Mauerungen erst im nächsten Jahre in vollen Gang kommen. Einstweilen werden Materialien, namentlich Schotter zu Beton und Sand zu Mörtel ausser den bereits erwähnten Ziegeln beschafft. Um einen Begriff von den zu errichtenden Mauermassen zu geben, sei erwähnt, dass zu den Ostseeschleusen allein ohne die Nebenanlagen mehr als 130000 cbm Beton und Mauerwerk hergestellt werden müssen, welche 50000 cbm Granitschotter, 50000 cbm Sand und 28 Millionen Ziegelsteine erfordern.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Elbumschlags - Verkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Mit 15. August d. J. gelangt Nachtrag III zum Tarif Oesterreich-Riesa-Elbkai zur Einführung; jedoch gelten die darin aufgenommenen anderweiten Kurszuschläge D erst vom 1. September d. J. ab.

Dresden, am 21. Juli 1890. (1638)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1887 treten am 1. August die folgenden Nachträge in Wirksamkeit:

Nachtrag II zum Tariftheil II Heft I vom 1. Juni 1887, Preis 0,70 ℳ,
Nachtrag III zum Tariftheil II Heft II vom 1. Juli 1887, Preis 0,10 ℳ,
Nachtrag II zum Tariftheil II Heft III vom 1. Juni 1887,
Nachtrag III zum Tariftheil II Heft IV vom 1. Juli 1887.

Die Nachträge enthalten geänderte und neue Ausnahmetarife für verschiedene Artikel, sowie Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife und Berichtigungen zum Haupttarif.

Soweit durch die Nachträge II und III zu den Tarifheften I und II Erhöhungen eintreten bezw. seitherige Verkehrsbeziehungen in Wegfall kommen, bleiben die betreffenden Sätze des Tarifs vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1887 noch bis zum 15. September 1890 in Gültigkeit.

Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 23. Juli 1890. (1639)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit finden die Frachtsätze des Uebernahmetarifs für die Beförderung von Getreide ab Mannheim und Ludwigshafen nach Bodenseeuferstationen vom 6. September 1886 auch auf Hülsenfrüchte, als: Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen und Wicken Anwendung.

Karlsruhe, den 18. Juli 1890. (1640)

Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Vom 11./23. Juli d. J. treten für Getreide- etc. Sendungen in vollen Wagenladungen zu 610 Pud (10000 kg) zur überseeischen Ausfuhr von Stationen der Rjask-Wiasma-, Rjäsan-Koslow-, Moskau-Rjäsan-, Moskau-Nischny-, Murom-, Rschew-Wiasma-, Nowotorschok- und Moskau-Jaroslawbahn über Baranowitschi-Bialystock nach Königsberg, Pillau und Memel direkte Frachtsätze in Kraft. Tarife sind käuflich zum Stückpreise von 10 ₰ bei unserer Fahrkartenausgabe Königsberg Südbahnhof zu haben. Soweit im Verkehr mit oben benannten Bahnen die Frachtsätze nach Pillau und Memel über die neue Route Baranowitschi-Bialystock höher sind als über die Route Brest-Grajewo, gelten die erhöhten Sätze über erstere Richtung auch über Brest-Grajewo vom 4. September d. J. n. St.

Direktion. (1641H&V)

Oberhessisch-Hessischer Verkehr. An Stelle des Tarifs vom 1. März 1883 tritt am 1. August cr. für vorgenannten Verkehr ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 19. Juli 1890. (1642)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag X zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen für den Verkehr von und nach den Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt, Schwanebeck und Vogelsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg (gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Jerxheim-Nienhagen),

b) ermässigte Entfernungen für die Stationen Gera (Reuss) Preuss. Staatsb., Leipzig Berliner Bhf., Eilenburger Bhf. und Thüringer Bhf., Plagwitz-Lindenau Preuss. Staatsb., Röderau, Weida Preuss. Staatsb., Wolfsgefärth und Zeitz Preuss. Staatsb. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Gera (Reuss) Weim.-Geraer Bhf. der Weimar-Geraer Eisenbahn und Lichtenfels der Werra-Eisenbahn,

c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,

d) Berichtigungen.

Durch letztere wird u. a. die Bestimmung für die Abfertigung von Sendungen nach Gifhorn ohne Bahnhofsvorschrift dahin abgeändert, dass mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab Sendungen dieser Art nicht mehr nach Gifhorn-Isenbüttel, sondern nach Gifhorn (Stadt) abgefertigt werden.

In den Vieh- etc. Tarif für den vorbezeichneten Verkehr werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab einbezogen:

a) die Stationen Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt und Schwanebeck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,

b) die Stationen Anderbeck und Vogelsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für die Abfertigung von lebenden Thieren.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen der zuerst bezeichnete Nachtrag X auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 23. Juli 1890. (1643)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. August tritt ein Nachtrag I zum Theil I sowie ein Nachtrag II zum Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs in Kraft.

Diese Nachträge können, ersterer zum Preise von 50 ₰, letzterer zum Preise von 1 ℳ, durch die Verbandsstationen oder durch unsere Drucksachenkontrole hier bezogen werden.

Strassburg, den 19. Juli 1890. (1644)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die diesseitigen Stationen Garms und Hohenkirchen werden mit dem 1. August d. J. in den direkten Kohlenverkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn — Tarif vom 1. Oktober 1888 — einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 23. Juli 1890. (1645B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr. Die im Nachtrage XI resp. X vom 1. Januar 1890 der Tarife Ungarn-Laube resp. Ungarn-Dresden-Elbkai vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9b (gültig für Hamburg) gelten speziell für Raps, Reps und Rübsen 14 Tage nach erfolgter Verlautbarung bis auf weiteres längstens bis Ende d. J. rücksichtlich der Bahnstrecke bis Laube etc. auch für Relationen der Strecken Berlin-Magdeburg und Magdeburg-Hamburg.

Diese Frachtsätze kommen im Rückvergütungswege zur Anwendung und zwar gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgaberezepisse über den Transport bis zu dem Elbeumschlagsplatze sowie der Schiffsconnossements über den Weitertransport per Elbe, welche Dokumente bis längstens Ende März 1891 einzureichen sind.

Wien, am 22. Juli 1890. (1646)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Triest- resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr via Triest-Suezkanal und via Triest- bezw. Fiume-Suezkanal. Mit 15. September 1890 tritt ein Nachtrag IV zu dem vom 15. April 1888 gültigen Verbands-Gütertarif, Theil II, für den Triest-, resp. Fiume-Sächsischen Verkehr in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird der Tarif für den Sächsisch-Indischen Güterverkehr via Fiume-Suezkanal vom 15. September 1881 und der Nachtrag I hierzu vom 1. September 1882, sowie der Tarif für den Sächsisch-Indischen Güterverkehr via Triest-Suezkanal vom 10. Dezember 1882 und der Nachtrag I hierzu vom 1. August 1883 ausser Kraft gesetzt und, soweit dies nicht schon durch die günstigeren Bedingungen und Frachtsätze des allgemeinen Triest-Fiume-Sächsischen Tarifes geschehen ist, mittelst des dem Nachtrage beigegebenen Anhanges ersetzt.

Ferner enthält dieser Nachtrag eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Aenderungen in den Ausnahmetarifen, neue Frachtsätze für Baumwolle und Baumwollabfälle, die Aufnahme der Station Triest S. Sabba, die Aufnahme der Station Grottau in den Ausnahmetarif Nr. 18 für Sumach, Aenderungen von Stationsnamen und Kilometerentfernungen im Triest- resp. Fiume-Sächsischen Tarif.

Exemplare des Nachtrages können bei unserer kommerziellen Direktion in Wien, bei unserer Betriebsdirektion in Budapest, bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 20. Juli 1890. (1647)
K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Spezialtarife für Mineralöle aus Russland nach Oesterreich und Deutschland. Mit 1./13. September a./n. Stils 1890 treten die nachstehend bezeichneten Spezialtarife für den Transport von „Mineralölen" ausser Kraft, und zwar:

1. von den Stationen Odessa-Naliwnaja, Odessa-Port und Odessa-Towarnaja nach Oesterreichischen Stationen via Woloczysk-Podwoloczyska, vom 1./13. Juli a./n. St. 1887 sammt dem hierzu erschienenen Nachtrag I vom 1./XII. n. St. 1887;
2. von den Stationen Soljanaja-Pristan der Grjasi-Zarizyn Eisenbahn nach Oesterr. Stationen via Orel-Kursk-Kiew-Radziwillow bezw. Woloczysk, vom 1./XII. n. St. 1887;
3. von den Stationen Odessa-Naliwnaja, Odessa-Port und Odessa-Towarnaja nach Deutschen Stationen via Woloczysk-Podwoloczyska, vom 1./XII. n. St. 1887, sammt dem hierzu erschienenen Nachtrag I vom 1./VIII. n. St. 1889;
4. von der Station Soljanaja-Pristan der Grjasi-Zarizyn Eisenbahn nach Deutschen Stationen via Orel-Kursk-Kiew-Radziwillow bezw. Woloczysk, vom 1./XII. n. St. 1887, sammt dem hierzu erschienenen Nachtrag I vom 1./VIII. n. St. 1889.

Wien, den 20. Juli 1890. (1648)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits in Kraft. Aenderungen in den Fahrpreisen treten nur im Verkehr mit Cüstrin ein und zwar ermässigen sich diejenigen für Personenzug-Fahrkarten um 5 ₰.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin II., den 23. Juli 1890. (1649)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha. Einführung des Gebührentarifes. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha tritt für dieselbe ein Gebührentarif für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern in Kraft.

Auf diesen Tarif finden die gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes Theil I hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern, von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen mit wenigen Ausnahmen Anwendung und können Exemplare desselben in den Stationen eingesehen und zum Preise von 30 kr. pro Stück sowohl von der gefertigten Direktion, als durch die Station Gross-Priesen bezogen werden.

Wien, am 22. Juli 1890. (1650)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte a) betr. den verbesserten Tachograph von Herm. Hurwitz & Co. in Berlin und b) betr. Cigarren-Fabrikate von B. Martens & Co. in Bremen bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 59. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Juli 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Festschrift zur 40jährigen Gedächtnissfeier der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker.

Bereits in der Sitzung des technischen Ausschusses zu Nürnberg am 23. Oktober 1889, in welcher der Plan der vierzigjährigen Gedächtnissfeier der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker zuerst angeregt und in Form gebracht wurde, gab sich auch der Wunsch gleichzeitig kund, durch Herausgabe einer, die Thätigkeit der technischen Vertretung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen während des abgelaufenen 40jährigen Zeitraumes beleuchtenden Festschrift, die Veranstaltung der Feier zu begründen und der letzteren selbst einen ihrer Bedeutung würdigen Charakter zu verleihen. Durch die Errichtung dieses Denkmals die mahnende Ehrenschuld des Dankes an die dahingegangenen Väter des Eisenbahnwesens abzustatten; den noch lebenden Taufzeugen und Begründern des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker, deren Lebensschicksale aufs Innigste verknüpft sind mit dem Entwickelungsgange des Eisenbahnwesens, und welche daher auf den verflossenen Zeitabschnitt der Eisenbahntechnik als auf den eigentlichen Inhalt ihres Geisteslebens zurückblicken, in dieser übersichtlichen Darstellung der wichtigen Ereignisse aus der von ihnen durchlebten grossen Zeit ein treues Spiegelbild ihres eigenen wechselvollen Daseins, ihres unentmuthigten Kämpfens und Strebens vor Augen zu führen; den späteren Mitarbeitern an dem grossen Werke, deren berufsfreudigem Walten die Förderung der Eisenbahntechnik gegenwärtig obliegt, im engbegrenzten Rahmen das vom gleichen Geist erfüllte Wirken des vergangenen und lebenden Geschlechts im einheitlichen Gesammtbilde vorzuführen; den kommenden Geschlechtern durch die Vorführung der Grossthaten ihrer Vorfahren ein begeisterndes Vorbild treuer und opfervoller Hingebung an den gewählten Beruf zu geben — das war der eigentliche Zweck dieses Vorhabens.

Die von der Nauck'schen Buchdruckerei mit vieler Liebe behandelte Festschrift, welche den Titel trägt:

„Rückblick auf die Thätigkeit der Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1850—1890“,

wurde in einer besonderen Ausgabe, die sich durch ein vornehmes Festgewand auszeichnete, am Tage der eigentlichen Gedächtnissfeier den Theilnehmern derselben übergeben. Eine zweite, in der anspruchsloseren Form der gewöhnlichen Veröffentlichungen des Vereins erschienene Ausgabe der Schrift ist nach der Festfeier an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Der in 3 Abschnitte gegliederte Inhalt der Schrift enthält im 1. Abschnitte die Darstellung der Vorgänge, welche zur Einberufung der ersten Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und damit zur Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker führten, im 2. Abschnitte eine Betrachtung der Thätigkeit dieser Vereinigung von ihrer Gründung bis zur Gegenwart und im 3., als „Schlusswort“ be-

zeichneten Abschnitte eine sachliche Würdigung der Wirksamkeit derselben während dieser Zeit. Von den beiden dem Werke angefügten Anhängen enthält der erste den wortgetreuen Abdruck des Protokolls der ersten Technikerversammlung zu Berlin im Februar 1850 und der zweite eine Nachweisung der sämmtlichen Versammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker unter Angabe des Ortes und der Zeit, sowie der Berathungsgegenstände und des Leiters der Verhandlungen.

Aus dem Inhalt der Gedächtnissschrift entnehmen wir folgendes:

Da der Verein Deutscher Eisenbahntechniker nur ein Glied des wenige Jahre älteren Mutterbundes, des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, ist und sein Wirken sich nur als ein Theil der Thätigkeit des Muttervereins darstellt, so ergibt es sich von selbst, dass die Geschichte des Technikervereins mit derjenigen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeleitet wird. Der letztere ging aus dem am 10. November 1846 gegründeten „Verband Preussischer Eisenbahndirektionen" durch Aufnahme der ausserpreussischen deutschen und späterhin auch der ausserdeutschen Eisenbahnverwaltungen hervor. Die Gründung des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" fand in der vom 29. November bis 2. Dezember 1847 in Hamburg abgehaltenen Generalversammlung statt. Bei der Gründung traten demselben 40, sämmtlich dem Deutschen Bundesgebiete angehörende Verwaltungen, mit rund 4 000 km Betriebslänge, bei.

Der ausgesprochene Zweck des Vereins, „durch gemeinsame Berathungen und gemeinsames Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern", fand zuvörderst einen Mittelpunkt in dem Bestreben, eine den beiderseitigen Interessen dienende Eisenbahngesetzgebung herbeizuführen. Der zu diesem Zwecke niedergesetzte Ausschuss fand infolge der Vielgestaltigkeit der einschlägigen Bestimmungen in den verschiedenen Bundesstaaten bei der Lösung seiner Aufgabe grosse Schwierigkeiten, um so mehr, als die meisten Bundesregierungen der neuen Verkehrseinrichtung gegenüber zunächst eine abwartende Stellung einnahmen. Gegenüber der Aussichtslosigkeit, durch Herbeiführung einheitlicher obrigkeitlicher Maassnahmen das erstrebte Ziel zu erreichen, reifte mehr und mehr der Entschluss, auf dem Wege freiwilligen Uebereinkommens zwischen den dem Verein angehörenden Verwaltungen, die im Interesse der Eisenbahnverwaltungen wie des Publikums gleich erstrebenswerthe Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen herbeizuführen. Das Verdienst, den ersten glücklichen Schritt auf diesem Wege gethan zu haben, gebührt der damaligen Verwaltung der Königlich Hannoverschen Staatsbahn, deren Bevollmächtigter, Baurath Mohn, dem gedachten Ausschusse eine in allen Theilen auf das Sorgfältigste durchgearbeitete Denkschrift, enthaltend:

„Vorschläge zur Erreichung einheitlicher Bestimmungen im Deutschen Eisenbahnwesen, insonderheit gleichmässige Konstruktionen des Bahnbaues und gleichmässige Betriebseinrichtungen betreffend" und „Vorschläge zu einer Vereinbarung wegen Durchführung der ersteren nebst transitorischen Bestimmungen, so lange allgemeine gesetzliche Vorschriften nicht erlassen sind," mit nachstehender Begründung vorlegte:

„Bei Einführung der Eisenbahnen in Deutschland, welche kaum länger als 10 Jahre zurückliegt, wurden die Einrichtungen derjenigen Eisenbahnen nachgeahmt, welche Deutsche Techniker in England, Amerika und Belgien zu beobachten Gelegenheit hatten. War damals die Eisenbahntechnik in jenen Ländern noch so ziemlich in ihrem Anfange, so fehlte es den Deutschen Technikern an einem durch Erfahrung gereiften Urtheil über die Vorzüglichkeit der verschiedenen von ihnen beobachteten Einrichtungen, und es kann demnach nicht auffallen, wenn die Deutschen Eisenbahnen, wenn auch später ausgeführt als in jenen Ländern, dieselben mangelhaften, zum Theil nicht übereinstimmenden Einrichtungen erhielten als jene.

Seit jener Zeit sind zwar viele schätzenswerthe Erfahrungen in der Eisenbahntechnik gemacht worden, indess so weit ist man noch nicht gelangt, dass man für den Bau der Bahnen und die Einrichtung der Betriebsmittel für Eisenbahnen oder andere technische Einrichtungen feste Prinzipien aufzustellen wagen dürfte, ohne dadurch dem künftigen Fortschritte die wesentlichsten Hindernisse zu bereiten.

Wenn es daher im Interesse der verbundenen Deutschen Eisenbahnverwaltungen liegt, Vorschriften für ‚gleichmässige Konstruktion und gleichmässige Betriebsmittel' zu ertheilen, so wird es kaum eines Beweises bedürfen, dass diese Vorschriften sich vorzüglich darauf beschränken müssen:

„die Benutzung der Betriebsmittel einer Eisenbahnverwaltung auf benachbarten, unter ähnlichen Terrainverhältnissen liegenden Bahnen möglich zu machen."

Bis jetzt sind in Deutschland hauptsächlich nur in solchen Ländern Eisenbahnen gebaut worden, welche nur geringe Terrainschwierigkeiten haben, und die Zahl der eigentlichen Gebirgsbahnen ist noch sehr beschränkt. Die Nothwendigkeit, auch in gebirgigen Gegenden Eisenbahnen zu bauen, sowie der beinahe tägliche Fortschritt in der Eisenbahntechnik wird aber die Zahl der Gebirgsbahnen ansehnlich vermehren, und es werden hierbei vorzüglich in Rücksicht auf den Oberbau und die Betriebsmittel solche Konstruktionen nothwendig werden, deren Einführung für Eisenbahnen in der Ebene zu unverhältnissmässigen Kosten und Belästigungen des Betriebes führen würden.

Wenn ferner mit Grund behauptet werden kann, dass gerade diejenigen Konstruktionen, welche bei Gebirgsbahnen zur Anwendung kommen müssen, noch am unvollkommensten und der meisten Ausbildung fähig sind, so ergibt sich von selbst, dass die hier entworfenen Vorschriften hauptsächlich nur auf die Eisenbahnen in den Ebenen Bezug haben können.

In solchen Fällen, wo in der Ebene liegende Eisenbahnen an Gebirgsbahnen grenzen, und wo den beiderseitigen Verwaltungen die Benutzung gegenseitiger Betriebsmittel nothwendig oder doch wünschenswerth erscheint, wird es diesen Verwaltungen zur Zeit noch überlassen bleiben müssen, sich über die erforderliche Einrichtung der zu gegenseitigem Gebrauch bestimmten Betriebsmittel zu einigen.

Ferner ist hierbei in Betrachtung zu ziehen, dass zwar das Bedürfniss klar vorliegt, die Eisenbahn-Güterwagen jeder Verwaltung auf jeder Deutschen Eisenbahn in Benutzung nehmen zu können, ohne hierbei auf ein aus der Konstruktion des Wagens oder der Bahn herrührendes Hinderniss zu stossen, dass aber die so ausgedehnte Benutzung von Personenwagen und Lokomotiven weder jetzt schon vorliegt, noch für die Zukunft wahrscheinlich ist.

Bei Personenzügen auf langen in Verbindung stehenden Eisenbahnstrecken wird, selbst wenn in Deutschland alle Zollgrenzen fallen, immer auf einigen Punkten der Reise ein grösserer Aufenthalt planmässig stattfinden müssen, um den Reisenden die erforderliche Zeit zu Erfrischungen gewähren, und in grösseren Orten den Ab- und Zugang der Reisenden vermitteln zu können, nicht weniger aber auch um die Wagen im Interesse der Sicherheit einer genauen Untersuchung zu unterziehen.

Wenn bei solchen Gelegenheiten aber die Personenwagen von den Passagieren gewechselt werden müssen, so kann dies für den Fall nicht als eine Unzuträglichkeit angesehen werden, wenn den Passagieren hierbei der nöthige Schutz gegen übles Wetter durch bedeckte Hallen, oder mindestens durch bedeckte Perrons gewährt wird. Für die Benutzung von Lokomotiven auf anderen Bahnen liegt nur insofern ein Bedürfniss vor, als sie auf angrenzenden Bahnen als Hilfsmaschinen dienen müssen.

Den Deutschen Eisenbahnen solche Einrichtungen zu geben, dass sie von jeder beliebigen Deutschen Eisenbahnverwaltung mit ihren eigenen Betriebsmitteln und Fahrpersonal in Benutzung genommen werden können, dafür liegt nur bei benachbarten Zweigbahnen und anderen kurzen Bahnstrecken ein Bedürfniss vor, und die hierzu nöthigen Einrichtungen können durch zu treffende besondere Uebereinkunft leicht beschafft werden.

Wollte man aber den Deutschen Eisenbahnen solche Einrichtungen geben, dass sie jederzeit von anderen Bahnverwaltungen mitbenutzt werden können, so findet man leicht, dass dann den Bahnhofsanlagen und den dahin gehörigen Betriebseinrichtungen eine mit dem eigenen Betriebe nicht im Verhältniss stehende Ausdehnung gegeben werden müsste, welche dennoch in vielen Fällen als völlig unzureichend sich ergeben würde.

Unter Feststellung der vorstehenden Gesichtspunkte sind im nachfolgenden diejenigen Vorschriften entworfen, welche die thunlichst allgemeine Benutzung der Deutschen Eisenbahnen theils unumgänglich nothwendig, theils sehr wünschenswerth machen.

Sie enthalten die Vorschriften

I. für den Bahnbau,
II. für die Betriebsmittel,
III. für das Telegraphensystem.

Bemerkt muss hierbei noch werden, dass der Mangel eines allgemein gültigen Deutschen Maasses das Englische Maass den nachfolgenden Vorschlägen zu Grunde zu legen zweckmässig erscheinen liess, weil dasselbe zunächst durch

Einführung der Englischen Spurweite, dann aber durch die Beziehung Englischer Lokomotiven, keiner Deutschen Eisenbahnverwaltung fremd geblieben sein kann."

Auf Antrag des Ausschusses wurde in der folgenden, am 19. Oktober 1849 zu Wien abgehaltenen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beschlossen:

„Die Techniker der sämmtlichen Verwaltungen, welche den Deutschen Eisenbahnverband bilden, sollen von der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion eingeladen werden, längstens im Laufe des Monats Februar k. J. in Berathung über die von der Königlich Hannoverschen Verwaltung in dem Promemoria vom 27. September cr. erfolgten Vorschläge zu treten. Zu dieser Versammlung werden die Techniker der anderen Deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche noch nicht zum Verein gehören, durch die geschäftsführende Direktion ebenfalls eingeladen und soll

„das Promemoria vom 27. September cr. sammt Anlagen allen Deutschen Eisenbahnverwaltungen zu dem Ende mitgetheilt werden."

Das Resultat dieser technischen Kommission ist demnächst der IV. Generalkommission spätestens bis anfangs Mai 1850 wieder vorzulegen, zu dem Zwecke, diese Ergebnisse der nächsten Generalversammlung zur Beschlussnahme vorzulegen."

Die Berathungen dieses Technikerausschusses fanden auf Einladung der Königlich Hannoverschen Staatseisenbahn unter Vorsitz der Bauräthe Mohn und Neuhaus in der Zeit vom 10.—27. Februar 1850 in Berlin statt.

Als Grundlagen der Berathungen dienten die vom Baurath Mohn in der erwähnten Denkschrift niedergelegten Vorschläge. Dieselben wurden nach 2 Klassen gesondert:

1. in Bestimmungen, die im Interesse des durchgehenden Verkehrs nothwendig,
2. in solche, deren Durchführung vom technischen Standpunkte aus zwar höchst erwünscht und so viel als möglich anzustreben wären, die aber den durchgehenden Verkehr nicht in dem Maasse berühren, dass ihre Nichtausführung die allgemeine Benutzung der Fahrzeuge ausschliessen oder wesentlich erschweren würde.

Die Bestimmungen der Klasse 2 wurden von einem besonderen Ausschuss, bestehend aus den Herren Wiebe, Neuhaus, Kirchweger, Leopold, Henz, Hummel, Klemensiewicz, von Unruh zusammengestellt und vorberathen.

Die Berathung der Bestimmungen zu 1 fand im Plenum, jedoch in 2 Lesungen statt.

Das über diese Berathungen aufgenommene „Protokoll der zu Berlin im Februar 1850 abgehaltenen Versammlung der Deutschen Eisenbahntechniker", sowie die als „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands" und „Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinseisenbahnen" bezeichneten Ergebnisse dieser Verhandlungen sind in einem Anhange der Festschrift wörtlich wiedergegeben.

Während dieser Verhandlungen war seitens der behufs Vorberathung der „Grundzüge" niedergesetzten Kommission der Antrag auf Bildung eines „Vereins der Deutschen Eisenbahntechniker" gestellt worden. Dieser Antrag fand allseitig begeisterte Zustimmung und es wurde beschlossen, die Gründung des Vereins sogleich vorzunehmen, was durch schriftliche Verpflichtung der Theilnehmer erfolgte. Der betreffende „Beschluss über Stiftung eines Vereins Deutscher Eisenbahntechniker" ist ebenfalls im Anhange der Festschrift im wortgetreuen Abdruck wiedergegeben.

Ueber die Gesichtspunkte, welche für die Berathungen dieser ersten Versammlung der Eisenbahntechniker maassgebend waren, gibt das nachfolgende Vorwort, welches dem im Anhange der Festschrift beigefügten Protokoll vorangeschickt ist, den erwünschten Aufschluss:

„Die in der letzten Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Wien beschlossene Versammlung der Techniker aller Deutschen Eisenbahnen, welche zur Berathung einheitlicher Bestimmungen für den durchgehenden Eisenbahnverkehr im Februar 1850 in Berlin zusammentrat, erkannte schon in ihrer ersten Sitzung, am 18. Februar, die Nothwendigkeit, ihre Arbeiten weiter auszudehnen. Sie musste zunächst einen Ueberblick über das ganze Gebiet der Eisenbahntechnik gewinnen, bevor sie einzelne Theile aus verschiedenen Zweigen derselben für einen bestimmten Zweck mit der erforderlichen Sicherheit herausgreifen konnte.

Auf diese Weise konnte zugleich die Anwesenheit so vieler Männer von Fach aus allen Gegenden Deutschlands dazu benutzt werden, die bis jetzt gewonnenen Erfahrungen zur gemeinschaftlichen Erörterung zu bringen und die Ansichten der Majorität über die wichtigsten technischen Fragen zu konstatiren.

Es wurde beschlossen, neben den Bestimmungen, welche sich auf den durchgehenden Verkehr beziehen, zunächst allgemeine Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, wie sie dem dermaligen Stande der Eisenbahntechnik entsprechen, vorzubereiten, in der Versammlung zu berathen, und das Ergebniss als Gutachten der Mehrheit der versammelten Techniker zu veröffentlichen.

Auf diese Weise ist die Abtheilung II der hier folgenden Verhandlungen entstanden. Die sich darauf stützenden Bestimmungen für den durchgehenden Verkehr, wie sie nach der zweiten Lesung (vergl. das Protokoll I) von der Versammlung aufgestellt und dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Beschlussfassung vorzulegen sind, folgen dann unter III. Die darin vorkommenden wenigen Abweichungen von den Bestimmungen ad II finden ihre Begründung in dem Umstande, dass hier bestehende Verhältnisse berücksichtigt, und die von einzelnen Verwaltungen zu übernehmenden Verbindlichkeiten auf das Nothwendigste beschränkt werden mussten.

Die Gelegenheit, welche diese Zusammenkunft zum Austausch der Ansichten und zu gegenseitiger Verständigung zwischen den Technikern aus allen Gegenden Deutschlands bot, hat das Bedürfniss einer regelmässigen Wiederholung solcher Verhandlungen und eines fortgesetzten Zusammenwirkens, auch zwischen den periodischen Zusammenkünften, zur lebhaften Anerkennung gebracht. Infolge dessen wurde durch den unter IV mitgetheilten Beschluss der Versammlung ein Verein Deutscher Eisenbahntechniker gestiftet, welcher sogleich ins Leben trat."

Auf die Verhandlungen selbst hier näher einzugehen, verbietet der zur Verfügung stehende Raum. In dieser Beziehung muss auf die Festschrift selbst verwiesen werden. Es sei noch bemerkt, dass seitens des Technikerausschusses die „Grundzüge" nur als Gutachten der Mehrheit der Deutschen Eisenbahntechniker hingestellt worden waren, während die „Einheitlichen Vorschriften" den Verwaltungen zur Durchführung empfohlen wurden.

(Fortsetzung folgt.)

Das Preussische Eisenbahnnetz im Jahre 1890/91.

Am 1. April d. J. umfasste das Preussische Staatsbahnnetz, einer Aufstellung im neuesten Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen" (4. Heft, 1890) zufolge: a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken 24 323 km, b) mitbetriebene Strecken 1 km, c) für fremde Rechnung verwaltete Strecken 63 km, zusammen 24 387 km. Davon waren 8 790 km zwei- und mehrgeleisige Vollbahnen, 9 239 km eingeleisige Vollbahnen und 6,358 km Nebenbahnen (einschl. Vollbahnen mit Nebenbahnbetrieb). Rechnet man hierzu die verpachteten Strecken (mit Ausnahme der 111 km Schmalspurbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk) in Länge von 123 km, und den Preussischen Antheil der Main-Neckarbahn mit 9 km, so erhält man 24 519 km. Die im Bau gewesenen und zum Bau vorbereiteten Strecken mit einer Länge von 1 602 km dazu genommen, ergibt 26 121 km. Die Zahl der zum Theil im Staatsbetrieb befindlichen Anschlussbahnen für nicht öffentlichen Verkehr betrug 2 408 mit 1 513 km Länge und 3 643 Stationen. Unter Privatverwaltung (einschl. ausserpreussischer Staatsverwaltung) standen ferner 2 586 Betriebsstrecken (davon 1 313 km Vollbahnen und 1 273 km Nebenbahnen) und 36 km Neubaustrecken, zusammen 2 622 km.

Das ganze Preussische Eisenbahnnetz umfasste daher am 1. April d. J.: 27 105 km Betriebsstrecken und 1 638 km Neubaustrecken, insgesammt 28 743 km.

Die Staatsbahnen wurden verwaltet von 11 Direktionen, 75 Betriebsämtern und 222 Bauinspektionen.

An Werkstätten waren vorhanden 246, und zwar 58 Hauptwerkstätten, 23 Nebenwerkstätten und 165 Betriebswerkstätten.

Die 2586 km Privatbahnen (einschl. ausserpreussischer Staatsbahnen) wurden von 61 Verwaltungen betrieben.

Im Rechnungsjahr 1890/91 gestaltet sich das Verhältniss folgendermaassen:

1. Staatsbahnen: a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken 25172 km (849 km mehr als Ende 1889/90), b) im Mitbetrieb 2 km (1 km mehr), c) für fremde Rechnung verwaltete Strecken 63 km (unverändert), zusammen 25237 km (850 km mehr als Ende 1889/90).

Zwei- und mehrgeleisige Vollbahnen sind davon 8981 km (191 km mehr), eingeleisige Vollbahnen 9569 km (330 km mehr), Nebenbahnen 6687 km (329 km mehr).

Hierzu die verpachteten Strecken und der Preussische Antheil der Main-Neckarbahn mit 123 bezw. 9 km, ergibt 25369 km. Noch im Bau und zum Bau vorbereitet sind 2192 km (590 km mehr); rechnet man diese hinzu, so erhält man 27561 km.

Die Anschlüsse für nicht öffentlichen Verkehr beziffern sich auf 2572 (164 mehr) mit 1672 km Länge (159 km mehr) und 3870 Stationen (227 mehr).

2. Privatbahnen (einschl. ausserpreussische Staatsbahnen): a) Betriebsstrecken 2169 km (417 km weniger), davon 1068 km Voll- und 1101 km Nebenbahnen, b) Neubaustrecken 67 km (31 km mehr), zusammen 2236 km (386 km weniger).

Der Umfang des ganzen Preussischen Eisenbahnnetzes im Rechnungsjahre 1890/91 beträgt hiernach: a) Betriebsstrecken 27538 km (433 km mehr), b) Neubaustrecken 2259 km (621 km mehr), insgesammt 29797 km (1054 km mehr).

Die Staatsbahnen werden auch im laufenden Jahre von 11 Direktionen und 75 Betriebsämtern verwaltet. Das bisher bestandene Betriebsamt zu Essen des Eisenbahn-Direktionsbezirks zu Elberfeld ist am 1. April d. J. aufgelöst und die zu demselben bis dahin gehörigen Strecken sind mit dem Betriebsamt zu Essen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) vereinigt worden, so dass die im Ruhrkohlenbezirk belegenen Linien jetzt unter Leitung einer und derselben Direktion und eines und desselben Betriebsamts stehen. Mit Rücksicht auf den bedeutenden Umfang des vereinigten Betriebsamts zu Essen, welches mit seinen 496 km, wenn auch nicht nach der örtlichen Ausdehnung, so doch nach der Dichtigkeit und Lebhaftigkeit des Verkehrs der unterstellten Strecken, das grösste Betriebsamt in der Staatseisenbahn-Verwaltung ist, sind bei demselben nach dem Vorbilde der bei den Direktionen bestehenden Einrichtung drei besondere Abtheilungen unter je einem Vorstande gebildet worden. Der Betriebsdirektor ist zugleich Vorstand der Betriebsabtheilung. Ein neues Betriebsamt ist ferner am 1. Juli d. J. für die Verwaltung des an diesem Tage auf den Staat übergegangenen Westholsteinischen und Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Unternehmens im Direktionsbezirk Altona mit dem Sitz in Glückstadt errichtet worden.

Die Zahl der Bauinspektionen ist von 222 auf 229 gestiegen und hat sich mithin um 7 vermehrt.

An Werkstätten sind vorhanden 251 (5 mehr) und zwar 60 Haupt- (2 mehr), 23 Neben- und 168 Betriebswerkstätten (3 mehr).

Die Privatbahnverwaltungen haben sich an Zahl um 2 (von 61 auf 59) vermindert.

Von den zur Ausführung genehmigten Neubaustrecken der Staatsbahnen sind zur Betriebseröffnung im Laufe des Rechnungsjahres 1890/91 in Aussicht genommen bezw. schon eröffnet: im Eisenbahn-Direktionsbezirk: 1. Altona 13,80 km (Holsteinische Schweiz-Lütjenburg), 2. Berlin 148,59 km (7 Strecken, darunter die Strecke Bergen [Rügen]-Crampas-Sassnitz mit 22,28 km Länge, die am 1. April 1891 eröffnet werden soll), 3. Breslau 4 Strecken von insgesammt 95,46 km Länge, 4. Bromberg 131,60 km (4 Strecken, darunter die 69,30 km lange Strecke Labiau-Tilsit), 5. Köln (linksrh.) 2 Strecken, 28,61 km, 6. Köln (rechtsrh.) 2 Strecken, 46,16 km, 7. Elberfeld 4 Strecken, 43,70 km (darunter die am 1. Juli d. J. eröffnete 25,70 km lange Linie Sarnau-Frankenberg), 8. Erfurt 41,75 km (die Strecke Pratau-Torgau), 9. Frankfurt a/M. 24,08 km (Bieberstein-Hilders-Tann), 10. Hannover 73,50 km (die am 1. Juli d. J. theilweise, von Walsrode an, eröffnete Linie Hannover-Visselhövede), 11. Magdeburg 5 Strecken 73,15 km. Die Gesammtlänge dieser Strecken beträgt 720,40 km.

Im Bau begriffen bezw. zum Bau vorbereitet sind ferner 2191,84 km, und zwar im Eisenbahn-Direktionsbezirk: 1. Altona 5 Strecken mit 129,45 km Länge (darunter die Vollbahn Hagenow-Oldesloe mit einer Länge von 77,70 km), 2. Berlin 8 Strecken, 249,20 km (darunter die 55,80 km lange Strecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen), 3. Breslau 12 Strecken, 216,80 km, 4. Bromberg 11 Strecken mit einer Gesammtlänge von 596,70 km (darunter die 137,80 km lange Linie Hohenstein-Osterode-Marienberg mit Zweigbahn nach Maldeuten, ferner die drei ziemlich gleich langen Linien Nakel-Konitz von 72,60 km, Rogasen-Dratzig [Kreuz] von 76,40 km und Tilsit-Stallupönen von 76,20 km, endlich die Strecke Kallies-Wulkow von 56,40 km Länge, 5. Köln (linksrh.) 6 Strecken mit 142,90 km (unter ihnen Hermeskeil-Wemmetsweiler von 53 km und Mayen-Gerolstein von 66,50 km Länge), 6. Köln (rechtsrh.) 2 Strecken mit 21 km Länge, 7. Elberfeld 6 Strecken 92,31 km, 8. Erfurt 18 Strecken mit insgesammt 386,20 km Länge (davon nur eine von über 50 km Ausdehnung, und zwar Triptis-Blankenstein mit 55,14 km, ferner die Vollbahn Arnstadt-Saalfeld von 48,50 km), 9. Frankfurt a/M. 3 Strecken mit 56,48 km, 10. Hannover 7 Strecken mit 165,10 km (von ihnen die grösste Lage-Hameln mit 49,80 km), 11. Magdeburg 6 Strecken mit 135,70 km Gesammtausdehnung.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3071 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Personenverkehr der Ungarischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 3081 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. d. Mts. ist die dem Betriebsamte in Bremen unterstellte Reststrecke Walsrode-Visselhövede der Linie Hannover-Visselhövede für den Güterverkehr in Wagenladungen nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist die zwischen Prökuls und Kukoreiten belegene Haltestelle Wilkieten für den Stück- und Eilgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. August d. J. wird der zwischen Finnentrop und Attendorn gelegene Haltepunkt Heggen für den Personenverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Der zwischen Dessau und Elsnigk (Anhalt) an der Strecke Dessau-Cöthen belegene Haltepunkt Alten ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr und die zwischen Elsterwerda und Mückenberg an der Strecke Kohlfurt-Falkenberg belegene Haltestelle Plessa, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. Juni d. J. ist der an der Bahnstrecke Wanne-Bismarck gelegene Haltepunkt „Unser Fritz“ für den Personenverkehr eröffnet worden. Ferner sind eröffnet worden am 1. d. Mts.:

der bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bengel zwischen Pünderich und Uerzig a. d. Mosel auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr,

die zwischen Bacharach und Bingerbrück gelegenen, bisher nur für den Personenverkehr eröffnet gewesenen Haltepunkte Niederheimbach und Trechtingshausen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, jedoch mit der Beschränkung, dass das Gewicht der einzelnen Stücke 150 kg nicht übersteigen darf.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die Station Deutzerfeld, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, ist am 15. d. Mts. auch für den Versand von Frachtstückgütern der an dieselbe angeschlossenen Zechen eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. August d. J. wird der an der Strecke Seesen-Osterode a. Harz zwischen den Stationen Seesen und Gittelde gelegene, z. Z. nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Münchehof für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Kleinvieh eingerichtet.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Beschlüsse der Generalversammlung, betreffend die Herabsetzung des Aktienkapitals von 1000000 auf 500000 ℳ durch Zusammenlegung je zweier Aktien in eine zum Betrage von 500 ℳ, sind zur handelsgerichtlichen Eintragung gelangt.

Kiel-Flensburger Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht für 1889 können die Verkehrsverhältnisse der Bahn als zufriedenstellend bezeichnet werden, da im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre wiederum eine nicht unbedeutende Mehreinnahme erzielt worden ist. Dieselbe ist hauptsächlich durch den immer mehr sich entwickelnden Güterverkehr herbeigeführt, wenngleich auch der Personenverkehr eine nicht unwesentliche Steigerung erfahren hat. Die Einnahmen aus der Beförderung der Maschinen, Geräthe und Materialien zum Bau des Nord-Ostseekanals nach der Eiderkanalbrücke haben im Berichtsjahre 15521 *M.* betragen. Befördert wurden 365012 Personen und hierfür 319541 *M.* vereinnahmt. Die Erträgnisse des Güter- und Viehverkehrs und einige Nebeneinnahmen stellten sich auf 237682 *M.* Im Güterverkehre gelangten 75722 t einschliesslich Vieh zur Beförderung. Die Gesammteinnahme betrug 601205 *M.*, während die Ausgaben 323664 *M.* erforderten. Die Kosten des Bahnbetriebes stellen sich hiernach auf 54 % der Roheinnahme. Von dem Ueberschuss des Betriebsjahres von 277541 *M.* gehen zunächst ab die satzungsmässigen Rücklagen in den Bilanzreservefonds und für Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen I. und II. Ausgabe, insgesammt 56352 *M.* Hiernach verbleiben 221189 *M.*, über deren Verwendung die Generalversammlung zu beschliessen haben wird. Es wird vorgeschlagen, den Inhabern der Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 5% = 104950 *M.*, den Inhabern der Stammaktien eine Dividende von 5% = 105050 *M.* zu zahlen, die Eisenbahnsteuer mit 7000 *M.* zu leisten und den Rest von 4189 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen. Für das laufende Jahr sind die Aussichten auf eine weitere Entwickelung des Unternehmens günstig.

Ostpreussische Südbahn.

Am 1. Juni d. J. ist auf der als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung betriebenen Strecke Lötzen-Prostken der Vollbetrieb eingeführt worden; mit diesem Tage sind daher die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft getreten.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss die Vertheilung einer Dividende von 5%.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag der Main-Neckarbahn für das Jahr 1889, ausschl. des Antheils des Preussischen Staates, für die an der gemeinschaftlichen Betriebsführung betheiligten anderen Staaten ist wie folgt festgestellt worden:

a) der Antheil des Grossherzogthums Baden auf 377941 *M.*,
b) „ „ „ „ Hessen „ 891845 „

Stundung der Forderungen an Fracht, Nebengebühren, Nachnahmen usw.

Im Bereich der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung werden die für Eisenbahntransporte von und nach einer und derselben Eisenbahnstation erwachsenden Forderungen an Fracht, Nebengebühren, Nachnahmen u. dergl. unter nachstehenden Bedingungen auf die Dauer eines Monats gestundet: 1. Die zu stundende Summe muss monatlich wenigstens 300 *M.* betragen. 2. Der Stundungsnehmer hat Sicherheit mindestens für den $1^1/_2$ fachen Betrag der monatlichen Stundungssumme zu bestellen. Als Sicherheit werden angenommen: a) die von dem Deutschen Reich oder von einem Deutschen Bundesstaate ausgestellten oder garantirten Schuldverschreibungen zum vollen Kurswerth, sowie andere bei der Deutschen Reichsbank beleihbare Werthpapiere zu dem dort beleihbaren Bruchtheile des Kurswerthes; b) ein an die stundende Behörde bei Sicht zahlbarer, gezogener und angenommener oder ein eigener verbürgter Wechsel; c) ein nach bestimmtem Muster auszustellender Bürgschein eines der Eisenbahnverwaltung genehmen grösseren, im Deutschen Reich ansässigen Bankhauses. Die Eisenbahnverwaltung behält sich das Recht vor, jederzeit und ohne Angabe von Gründen an Stelle einer in Wechseln oder Bürgscheinen bestellten Sicherheit anderweite Sicherheit zu fordern. 3. Die Stundungskonten werden allmonatlich abgeschlossen. Die Saldobeträge zu Gunsten der Stundungsnehmer werden nach dem Abschlusse sofort durch die Güterkasse beglichen, während die Zahlung der Saldobeträge zu Lasten der Stundungsnehmer durch letztere bis zum 10., und wenn der 10. ein Sonn- oder Festtag ist, bis zum 9. des auf den Stundungsmonat folgenden Monats erfolgen muss, und zwar: a) ausschliesslich bei der betreffenden Güterkasse, wenn der ein- für allemal bewilligte Stundungsbetrag 3000 *M.* oder weniger beträgt und die Zahlung in der vorstehend festgesetzten Zahlungsfrist erfolgt, b) ausschliesslich bei der Betriebskasse (bezw. der Hauptkasse), wenn der monatliche Stundungsbetrag mehr als 3000 *M.* beträgt, sowie, wenn er zwar 3000 *M.* nicht übersteigt, die vorstehend auf den 10., bezw. 9. des dem Stundungsmonat folgenden Monats festgesetzte Zahlungsfrist aber bereits abgelaufen ist. Abschlagszahlungen sind zulässig; dieselben müssen im Falle zu a) bei der Güterkasse, zu b) bei der Betriebskasse erfolgen. An Stelle der Baarzahlungen kann in den Fällen zu a) und b) die Ausgleichung des Saldos durch Bankvermittelung zugelassen werden. Anträge auf Frachtstundung sind an die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter zu richten, von welchen auch die ausführlichen Bedingungen bezogen werden können.

Die Hamburger Strassenbahngesellschaft,

welche mit 6500000 *M.* Kapital und 2574000 *M.* in Obligationen 1.—3. Emission arbeitet, gibt weitere $4^1/_2$% Obligationen im Gesammtwerthe von 900000 *M.* aus. Die Tilgung beginnt mit dem 30. Juni 1893 und soll Ende 1905 beendet sein. Eine Kündigung seitens der Gesellschaft kann erst nach Ablauf der ersten 6 Tilgungsjahre vorgenommen werden.

Münchener Strassenbahn-Aktiengesellschaft.

In der am 13. August d. J. stattfindenden Generalversammlung soll seitens des Verwaltungsrathes ein Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals von 3,7 Millionen Mark auf 4 Millionen Mark eingebracht werden. Die Vermehrung der Mittel steht mit der Ausdehnung des Netzes in Verbindung.

Aachen-Burtscheider Pferdebahn.

Nach der „K. Volks-Ztg." besteht in Aktionärkreisen die Absicht, das Aktienkapital durch Rückkauf von Aktien von 1,6 Millionen Mark auf 800000 *M.* herabzusetzen und den dadurch erzielten Kapitalsgewinn zu Abschreibungen zu verwenden. An Stelle der zurückgekauften Aktien würden 300000 bis 400000 *M.* 4 % Schuldverschreibungen treten. Sodann soll, um die hohen Unkosten der Bahn zu vermindern, der Betrieb und die Verwaltung nach der musterhaft geleiteten Halleschen Pferdebahn eingerichtet werden.

Elektrische Kabelnetze in Sachsen.

Längere Unterhandlungen mit der Sächsischen Regierung veranlassten nach dem „Berl. Act." die Gewährung von Konzessionsbedingungen zur Führung eines elektrischen Kabelnetzes zwecks Kraftübertragung und Beleuchtung direkt von den Kohlengruben des Plauen'schen Grundes nach Dresden und durch insgesammt 168 mehr oder minder industrielle Ortschaften der Dresdener Umgebung. Es wird beabsichtigt, das Königreich Sachsen durch 5 ebensolche Netze mit Elektrizität zu versorgen.

Bremens Schifffahrtsverbindungen.

Das „Deutsche Handels-Archiv" schreibt: Die regelmässigen Schiffsverbindungen Bremens haben sich wiederum gehoben; der Norddeutsche Lloyd lässt jetzt häufig eigens dafür gebaute grosse Frachtdampfer nach Newyork fahren, daneben ist auch im Jahre 1889 eine Anzahl von Englischen und Deutschen Dampfern anderer Rhedereien mit Stückgütern dahin abgegangen, was früher seltener vorkam. Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", welche im vorigen Jahre eine regelmässige Fahrt nach Calcutta einrichtete, hat derselben mit Anfang dieses Jahres eine monatliche Verbindung mit Bombay hinzugefügt. Von der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Neptun" wird jetzt eine regelmässige Verbindung mit Köln a. Rh. unterhalten und ausserdem hat sie eine direkte Verbindung mit Kopenhagen und anderen Dänischen Plätzen eingerichtet, der demnächst eine regelmässige Fahrt nach Stockholm hinzutreten soll. Dagegen ist eine regelmässige Verbindung mit Westindien und Centralamerika noch nicht ins Leben getreten. Die subventionirten Linien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien haben für den Deutschen Handel bereits sehr günstig gewirkt. Der Personen- und Güterverkehr hat sich auf beiden Linien im Vergleich zum Vorjahre gehoben, nur die Ausfrachten nach Australien waren um ein geringes kleiner. Die Einrichtungen der Subventionslinien haben sich im allgemeinen gut bewährt. Zwischen Singapore und Sumatra lässt der Norddeutsche Lloyd durch 2 seiner kleineren Dampfer eine regelmässige Verbindung (ohne Subvention) unterhalten, um die Beförderung des dort erzeugten Tabaks seinen Linien zu sichern.

Deutsch-Russischer Handelsverkehr 1889.

Nach dem Jahresbericht der Berliner Kaufmannschaft hob sich die Deutsche Ausfuhr nach Russland im Jahre 1889 gegen das Vorjahr u. a. in Roheisen von 101147 auf 272948 D.-Ctr., in Eck- und Winkeleisen von 25134 auf 48746, in Eisenbahnschienen von 2232 auf 5148, in Stabeisen von 222403 auf 328510, in Platten aus schmiedbarem Eisen von 96716 auf 138265, in gewalzten und gezogenen Röhren aus schmiedbarem Eisen von 12986 auf 20018, in Drahtstiften von 580 auf 3390 D.-Ctr. Nur in Eisendraht und Federn, Achsen usw. zu Eisenbahnwagen

blieb die 1889 er Deutsche Ausfuhr nach Russland hinter der vorjährigen zurück. Dagegen steigerte sie sich in Lokomotiven von 1 974 auf 2 566 D.-Ctr., in Dampfkesseln von 414 auf 1 868, in „anderen Maschinen“ von 74 960 auf 105 073 D.-Ctr.; in geschmiedetem und gewalztem Kupfer von 1 006 auf 1 839 D.-Ctr., groben Kupferschmiede- und Gelbgiesserwaaren von 1 417 auf 2 124. Selbst in Eisenbahnwagen stand Deutschland in diesem Jahre nicht zurück.

Internationale elektrische Ausstellung 1891 in Frankfurt a. M.

Kraftübertragung auf 175 km Entfernung.

Der Vorstand der elektrischen Ausstellung theilt mit, dass die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin im Verein mit der Maschinenfabrik Oerlikon eine Wasserkraft von 300 Pferdestärken von der Stadt Lauffen am Neckar auf etwa 175 km Entfernung d. i. bis zum Ausstellungsplatz in Frankfurt übertragen will, um dort für den Betrieb von Werkstätten, für Beleuchtung und zur Füllung von Elektrizitätssammlern verwerthet zu werden.*)

Eine solche Vorführung würde von hervorragender Bedeutung sein, weil sie den unumstösslichen Beweis liefert, dass die Kraftversorgung einer grossen Landesstrecke, einer ganzen Provinz von einem Mittelpunkte aus erfolgen kann. Die Ausführung des Vorhabens kann für die Entwickelung der gesammten Industrie einen Wendepunkt bezeichnen. Man denke sich die jetzt vielfach unbenutzt liegenden Wasserkräfte der Gebirge dazu verwerthet, um in einem Kreise von mehreren 100 km alle im Vorlande des Gebirges befindlichen gewerblichen Anlagen zu betreiben. Eine billige Betriebskraft wird gewonnen. Der Wasserfall treibt Turbinen, deren mechanische Arbeit mittelst Dynamomaschinen in Elektrizität umgesetzt wird. Ein dünner 5 mm starker Draht leitet den elektrischen Strom zu den sekundären Maschinen an der Verwendungsstelle. Hier setzt sich der Strom wieder in mechanische Arbeit um und leistet das, was sonst nur durch besondere Dampfkessel und Dampfmaschinen als Kraftquellen geleistet werden könnte.

Stellt die Natur keine Wasserkraft zur Verfügung, so ist der gewiesene Punkt für die Centralstation der Kraft das Kohlenrevier. Dort sind grosse Centralen zu schaffen und der dünne Draht leitet die Kraft dahin, wo jetzt tausende von Eisenbahnwagen die Kohlen hinschleppen müssen, um die Fabrikanlagen zu speisen. Das sind keine Utopien. In Sachsen sind in dieser Richtung schon die ersten Schritte gethan und in Nordamerika gelangt das so häufig bespöttelte Projekt, die Wasserkraft des Niagara elektrisch auszunutzen, nunmehr zur Ausführung.

Die Stromleitung bedingt eine grosse Spannung. An der Centralstation werden die Maschinen die jetzt gebräuchlichen, gefahrlosen, niedrig gespannten Ströme liefern müssen und ebenso schwache Ströme sind für die Verwendungsstellen Bedingung. Transformatoren sind an beiden Enden einzuschalten, um die schwachen Ströme in starke, die starken in schwache umzusetzen und es erübrigt nur, die stark gespannten Ströme, bei denen man wahrscheinlich mit 10 000—30 000 Volt wird rechnen müssen, so zu führen, dass sie für Leben und Gesundheit nicht gefährlich werden können. Diese Aufgabe wird sich auch lösen lassen, gab es doch bei Entstehen der Eisenbahnen ähnliche Bedenken.

Aus den Geschäftsberichten Oesterreichischer Eisenbahnen.

Oesterreichische Südbahn.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1889 unterscheidet sich insofern von den Berichten früherer Jahre, als zum ersten Male die Nachweisungen auf Grund der mit den beiden Regierungen zum Theil erst provisorisch vereinbarten Schlüssel für das Oesterreichische und das Ungarische Netz getrennt dargestellt sind. Zunächst ist hervorzuheben, dass sich der Stand des Kaufschillingsprozesses nicht verändert und die Verwaltung daher aus den Erträgnissen des Jahres 1888 eine Abschlagszahlung auf den Kaufschilling für die Linie Wien-Triest nicht geleistet hat. Im Jahre 1889 hat jedoch der Rohertrag eine solche Höhe erlangt, dass auch nach der von der Verwaltung vertretenen Anschauung an die Staatsverwaltung eine weitere Abschlagszahlung von 264 584 fl. zu leisten wäre. Das realisirte Kapital beträgt in Aktien 150 Millionen Gulden, in Obligationen 469 538 165 fl., zusammen 619 538 165 fl. Es haben somit die Investitionen das realisirte Kapital um 16 882 487 fl. überschritten. Für das Jahr 1890 werden die Baukosten mit 900 000 fl., die Kosten für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln und für maschinelle Einrichtungen mit rund 700 000 fl. präliminirt. Die Roheinnahmen des Gesammtnetzes betragen 42 959 367 (+ 2 729 118) fl. und entfallen hiervon auf das Oesterreichische Netz 35 017 553 fl. und auf das Ungarische Netz 7 941 814 fl. Der Personenverkehr erfuhr eine Zunahme um 3,8 %, der Frachtenverkehr eine solche um 8,3 %. Das günstige Einnahmeergebniss im Frachtenverkehre ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass sich eine gesteigerte Thätigkeit auf industriellem Gebiete geltend machte, welche durch Tarifmaassnahmen auszunutzen die Verwaltung unablässig bemüht war. Hierbei wurde auf die möglichste Vereinfachung der Tarifverhältnisse hingewirkt. Die Betriebsausgaben des Gesammtnetzes betrugen 15 716 015 (+ 597 047) fl. und entfallen hiervon 12 428 454 fl. auf das Oesterreichische und 3 287 561 fl. auf das Ungarische Netz. Der Betriebsüberschuss beträgt somit 27 243 952 (+ 2 132 070) fl., während die Betriebsausgaben 36,58 % der Betriebseinnahmen ausmachen. Der Betriebsüberschuss vermindert sich nach Abrechnung der besonderen Ausgaben, der Kotirungs- und Stempelgebühren für die 3 % Obligationen und der Einkommensteuer sammt Zuschlägen im Gesammtbetrage von 4 045 748 fl. auf 23 197 603 fl., wovon auf das Oesterreichische Netz 18 933 989 fl. und auf das Ungarische Netz 4 203 616 fl. entfallen. Die Lokalbahnen lieferten einen Gesammtüberschuss von 77 806 fl., die fremden von der Südbahn betriebenen Bahnen 65 570 fl. Der zur Verfügung der Generalversammlung verbleibende Ueberschuss des Jahres 1889 beträgt 5 730 871 fl. Mit Rücksicht auf die im Jahre 1890 eintretende Einkommensteuerpflicht der Ungarischen Linien, den Kaufschillingsstreit und mit Rücksicht darauf, dass die Betriebseinnahmen im Jahre 1889 als ausnahmsweise hohe angesehen werden müssen, und da endlich sich die Betriebsausgaben bei der steigenden Tendenz der wichtigsten Verbrauchsgegenstände voraussichtlich erhöhen werden, beantragt die Verwaltung, den Dividendenkupon für 1888 nur mit 8 Frcs. einzulösen und den verbleibenden Restbetrag auf neue Rechnung zu übertragen. Auf die gesammten im Umlauf befindlichen Aktien würde sonach eine Dividendensumme von 5 933 792 Frcs. oder 2 803 716 fl. entfallen und der verbleibende Rest von 2 927 154 fl. zuzüglich der früheren Vorträge zusammen mit 5 049 116 fl. auf die Betriebsrechnung des Jahres 1890 übertragen werden. Der Bericht macht auch über die von der Verwaltung geplante Reform der Personentarife Mittheilung. Auf Grund der gepflogenen Studien sei die Verwaltung zur Ueberzeugung gelangt, dass das System der Differentialtarife den Verhältnissen des Personenverkehrs der Bahn am besten entspreche. Der in Aussicht genommene Tarif, der als Staffeltarif erstellt werden wird, enthält 3 Distanzzonen und gewährt für die erste Zone, d. i. für Fahrten bis 300 km, eine Ermässigung von 15 %; für die zweite Zone, d. i. für Fahrten über 300 bis 450 km, eine Ermässigung von 30 % und für die dritte Zone eine Ermässigung von 50 % gegenüber den heutigen Fahrpreisen. Die finanziellen Folgen dieser Tarifmaassnahmen werden allerdings einen schon vorauszuberechnenden Ausfall in den Einnahmen verursachen, doch kann man hoffen, dass derselbe in nicht ferner Zeit durch eine Steigerung des Verkehrs wieder ausgeglichen wird. Der Bericht begründet sodann die beantragte Abänderung der im § 28 der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858 angeführten Bahngruppen mit dem Hinweise auf die Einlösungsbestimmungen, d. h. mit Rücksicht darauf, auf welche für jede der 4 Gruppen vom 1. Januar 1889 an eine spezielle Rechnung hätte geführt werden müssen, wenn nicht in den staatsrechtlichen Verhältnissen der Monarchie seit Erlass dieser Konzessionsbestimmungen Aenderungen eingetreten wären, welche auch für die gesellschaftlichen Linien von Bedeutung sind. Der Verwaltungsrath erbittet sonach die Ermächtigung, mit der Oesterreichischen Regierung eine Erklärung zu vereinbaren, derzufolge an Stelle der bisherigen Gruppen nachstehende 3 Gruppen zu treten haben. 1. Die sämmtlichen in der Oesterreichischen Reichshälfte gelegenen Linien bezw. Theilstrecken des Hauptnetzes mit Ausnahme der Tiroler und Pusterthaler Bahn; 2. die Linien Kufstein, Ala und Marburg-Franzensfeste (Tiroler und Pusterthalbahn); 3. die sämmtlichen in Ungarn gelegenen Linien und Theilstrecken des Hauptnetzes. Schliesslich wird den Aktionären von der Bestellung eines Kurators für die 3 % Obligationen Kenntniss gegeben, und wird auf die dem Geschäftsbericht beigegebenen, an die Generalversammlung der Jahre 1876 und 1880 gemachten Mittheilungen verwiesen, in welchen das Recht der Gesellschaft zu den Abzügen von den Kupons dieser Obligationen dargelegt wird. Die am 29. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung (vergl. Nr. 44 S. 448 d. Ztg.) genehmigte den Jahresbericht bezw. den Antrag der Rechnungsrevisoren und ertheilte der Verwaltung Entlastung.

*) Voraussetzung ist, dass die Ausstellung die Kupferdrahtleitung zwischen beiden Punkten unentgeltlich zur Verfügung stellt.

Japanische Eisenbahnen.

Die Ausdehnung der Eisenbahnverbindungen, die sich seit einigen Jahren in dem östlich vom Biwasee gelegenen Theile von Japan vollzog, liefert den besten Beweis für die materielle Entwickelung des Mikadoreiches. Gegenwärtig befinden sich folgende Strecken der Hauptbahn, die schliesslich dazu berufen ist, einestheils Tokio mit Yokohama und anderntheils mit Kaoto, Ozaca und Kobe zu verbinden, im Betriebe, nämlich: 18 Engl. Meilen der Linie Tokio-Yokohama, 31 Meilen der Linie Yokohama-Kodzu, 71 Meilen der Linie Kodzu-Shizuoka und 50 Meilen der Linie Humanatsu-Ofu. Im weitern wird die Linie Shizuoka-Humanatsu von 47 Meilen in aller Kürze eröffnet werden. Bei Ofu tritt die Strecke Tahetoyo-Tsuruga, die Gitu, Ogaki und Nagabama am Biwasee berührt, mit der Hauptbahn in Verbindung. Diese Linie ist 102 Meilen lang, so dass das ganze Netz bereits 319 Meilen umfasst. Von Tokio nach der nordwestlichen Küste sind die 75 Meilen langen Linien Shinagawa-Maebashi und Ueno-Akabane der Japanischen Eisenbahngesellschaft (6 Meilen) fertiggestellt, während von Takasaki die Staatsbahn nach Yokogawa, am Fusse des Usipasses (18 Meilen) und von Karnizawa, oberhalb des Passes, die Strecke nach Naöetan mit 92 Meilen betrieben werden. Es handelt sich daher nur noch um die Ausfüllung einer Lücke am Passe, um die Provinz Echigo in direkte Bahnverbindung mit der Nordwestküste zu bringen. Jetzt führt eine Pferdebahn von 8 Meilen Länge über die Strecke, doch eignet sich dieselbe lediglich für den Personenverkehr und Güter müssen auf Karren befördert werden. Von der Omiyostation der Marbashistrecke der Japanischen Bahn führt eine Zweiglinie nach dem Norden, wovon 208 Meilen bis nach Shiogama bei Sendai vollendet sind. Die übrigen im Betriebe befindlichen Privatbahnen sind die Strecke Oyama-Kiryu der Rio-mo Gesellschaft (33 Meilen) und die Mitobahn von Oyama nach Mito (42 Meilen). Dadurch stellt sich die Länge der Staatsbahnen in diesem Theile des Reiches auf 388 Meilen und da ausserdem 364 Meilen Privatlinien operiren, die einer mehr oder minder strengen Staatskontrole unterliegen, so verfügt die Regierung in dem Bezirke über 752 Meilen Eisenbahnen. Ausserdem sind an Staatsbahnen im Baue begriffen: die Zweiglinie Ofuna-Yokosuka (11 Meilen) und 43 Meilen an der Ostküste des Biwasees, deren Verkehrseröffnung im Laufe dieses Jahres erfolgen soll, wodurch die Verbindung mit Kyoto vollständig wird. Von den Privatbahnen werden gegenwärtig seitens der Japanischen Eisenbahngesellschaft 240 Meilen von Sendai nach Aömori und 19 Meilen von Kiryu nach Mabashi gebaut. Ferner baut die Kanseigesellschaft 72 Meilen in Isé und die Kobucompagnie 23 Meilen von Tokio nach Hachoji, zusammen 408 Meilen, die — mit 2 Ausnahmen — in diesem Jahre zu vollenden sind. Endlich fanden bereits die nöthigen Messungen für die Ausführung folgender Linien statt: der Nikkobahn von Utsonomiya nach Nikko (21 Meilen), der Koshubahn von Getemba nach Matsumoto (117 Meilen) und der Yamagatabahn von Oishida nach Yamagata und von da nach Shiroishi (78 Meilen), zusammen 216 Meilen. Zuzüglich der betriebenen und im Baue befindlichen Linien wird demnach Japan in Kürze ein Eisenbahnnetz von 1 423 Engl. Meilen in dem östlich vom Biwasee gelegenen Theile seines Festlandes besitzen. Die Energie, mit der sich die Japaner mit der Erweiterung ihrer Schienenwege befassen, verdient um so mehr Beachtung, als die benachbarten Chinesen noch immer darüber ungewiss zu sein scheinen, ob sie das Eisenbahnwesen im Himmlischen Reiche einführen sollen oder nicht. Es kann indess kaum ausbleiben, dass die Bewohner Chinas dem Beispiele der unternehmenden und aufgeklärten Japaner folgen werden, sobald sie die Vortheile erkennen, die den letzteren aus ihren Eisenbahnen erwachsen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Mangelnde Absicht bei Betrug. Vor dem Landgerichte Braunschweig hatten sich am 12. Februar d. J. 2 Beamte der „Harzer Werke" in Hüttenrode auf die Anklage des Betruges und der Hinterziehung von Eisenbahnfrachtspesen zu verantworten. Sie waren beschuldigt, Jahre hindurch die Verwaltung der Halberstadt-Blankenburger Bahn um etwa 2 000 *M.* dadurch geschädigt zu haben, dass sie das Gewicht der Eisenbahnwagen, in welchen den Harzer Werken Erzmengen zugeführt wurden, falsch deklarirten. Die Angeklagten konnten nicht bestreiten, dass in vielen Fällen das Gewicht zu niedrig angegeben war, behaupteten aber, nicht die Absicht des Betruges gehabt zu haben. Sie hätten sich gesagt, dass die Eisenbahn verpflichtet sei, die Wagen nachzuwiegen, und würden dieselben dann natürlich einen etwaigen Mehrbetrag an Fracht bezahlt haben. Da nun aber lange Zeit hindurch die Eisenbahn ihr Verfahren durchgehen liess, so hätten sie um so mehr glauben müssen, dass dieselbe ihr, der Angeklagten Verfahren kenne und nicht dagegen zu reagiren beabsichtige. Eine derartige wohlwollende Konvenienz den Harzer Werken gegenüber hätten sie deshalb voraussetzen zu können geglaubt, weil die Harzer Werke der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in mancher Beziehung werthvolle Dienste geleistet hätten. Daran aber, dass man sie, so sagten die Angeklagten, wegen ihres Verfahrens beim Staatsanwalt anzeigen werde, hätten sie nie gedacht. Das Landgericht nahm nun zwar an, dass ein Betrug verübt sei, sprach aber dennoch die Angeklagten frei, weil die Täuschungsabsicht nicht erwiesen sei, indem es glaubte, dem Vertheidigungsvorbringen der Angeklagten nach Lage der Verhältnisse den Glauben nicht versagen zu dürfen.

Gegen diese Freisprechung nun hatte der Staatsanwalt Revision eingelegt, welche am 12. Mai d. J. vor dem III. Strafsenat des Reichsgerichts zur Verhandlung kam. Das Rechtsmittel, welches davon ausging, dass beim Betruge der Nachweis des Willens, etwas Strafbares zu thun, genüge, sowie der eventuelle Dolus, und dass die Absicht nicht unbedingt nöthig sei, wurde vom Reichsanwalt für begründet erachtet. Es sei doch, so bemerkte er, eine Freisprechung gegenüber einem festgestellten Betruge ein höchst auffälliges Resultat. Festgestellt sei, dass die Angeklagten sich des Vermögenvortheils sowohl als der Rechtswidrigkeit bewusst gewesen seien. Die Meinung der Angeklagten, dass die Eisenbahnverwaltung sich ihr Verfahren gefallen lassen werde, sei durchaus unvereinbar mit dem Bewusstsein, einen Betrug zu begehen.

Der Vertheidiger gab zu, dass das Gericht auf Grund der getroffenen Feststellung vielleicht zu einem andern Resultate hätte kommen können, war aber doch der Meinung, dass die Freisprechung ausreichend begründet sei. Der Sinn der Feststellungen sei folgender: Die Angeklagten haben wohl gewusst, dass die Eisenbahnverwaltung ein Recht auf volle Bezahlung der Fracht hatte; sie haben aber möglicherweise angenommen, dass die Eisenbahnverwaltung von diesem Rechte keinen Gebrauch machen wolle, sondern es billige, dass eine geringere als die eigentliche tarifmässige Fracht berechnet werde. Wenn das Gericht aus dieser Feststellung den Schluss ziehe, dass den Angeklagten die Absicht, einen Betrug zu begehen, gefehlt habe, so sei dies durchaus nicht rechtsirrthümlich. Der Nachlass einer Forderung sei immer ein Aufgeben eines Rechtes. Wenn der andere Theil seine Zustimmung, wenn auch stillschweigend gegeben habe, so liege einfach ein Vertrag vor, auf Grund dessen eine niedrigere als tarifmässige Fracht von den Harzer Werken an die Eisenbahn zu zahlen war.

Das Reichsgericht war mit der Vertheidigung der Ansicht, dass die ohne Rechtsirrthum getroffenen Feststellungen des ersten Gerichts zur Begründung der Freisprechung ausreichten und verwarf deshalb die Revision des Staatsanwalts als unbegründet.

Die Entscheidung gibt um so mehr zu Bedenken Veranlassung, als die Verwaltung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, wie dieselbe uns mittheilt, niemals ihre Zustimmung zu den Ueberlastungen weder stillschweigend noch in anderer Form gegeben, sondern im Gegentheil bei dem ersten Fall, bei welchem sie das Ueberlasten konstatirte, sich dagegen auf das Energischste verwahrt hat. Die Redaktion.

Verschiedenes.

Direkte Verbindung zwischen Newyork und Australien.

Die „N.-Y. H.-Ztg." schreibt: Am 16. April d. J. wurde eine Versammlung von Eisenbahnmagnaten in Battle Creek (Mich.) in aller Stille abgehalten, über deren Ergebniss bislang nichts an die Oeffentlichkeit gelangte. Jetzt heisst es nun, dass in dieser Versammlung das Projekt besprochen wurde, eine Durchgangslinie von Newyork nach Australien über Cleveland, St. Louis, Fort Worth, Mexiko und dem Pacifischen Ozean nach Melbourne einzurichten und dass, nach Schluss der Berathungen, Herr A. D. Owen von Philadelphia, von dem das ganze Projekt ausgeht, sich nach England begeben habe, um dortige reiche Kapitalisten für die Sache zu gewinnen. Herr Owen soll in seiner Mission erfolgreich gewesen sein; vor wenigen Tagen traf er nämlich in Begleitung verschiedener Englischer Kapitalisten wieder in Battle Creek ein, und beabsichtigen die Herren die Reise nach Australien zu unternehmen, um selbst die Ueberzeugung zu gewinnen, dass ihr Projekt ausführbar sei.

Neue Eisenbahnen in Australien.

Der „Indép." wird aus Melbourne berichtet, dass der Generalgouverneur dem Parlamente eine Regierungsvorlage unterbreitet hat, wonach die Regierung ermächtigt wird, auf Staatskosten 2 400 km neue Eisenbahnlinien mit 3 000 £ für das Kilometer zu bauen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. In den Heften I des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Eisenbahnen vom 1. Juli d. J. sind einige Druckfehler zu berichtigen, worüber die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen Auskunft ertheilen. Ferner wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 18 Dillenburg-Frankenthal (Tarifheft E II) von 2,74 *M.* auf 1,74 *M.* berichtigt.

Köln, den 24. Juli 1890. (1651)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

---

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die Verkehrsstörung zwischen den Stationen Belényes-Vaskoh wurde am 5. Juli, jene zwischen den Stationen Vizakna-Ladámos am 11. Juli behoben.

Budapest, am 21. Juli 1890. (1652)
Die Direktion
der Königl. Ung. Staatsbahnen.

---

3. Güterverkehr.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Zur Behebung von Zweifeln über die Anwendung der in dem Hefte I, Theil II des Tarifs für den Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. vom 1. September 1885 für den Artikel „Fette“ vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze ist auf den Seiten 6, 24, 25 und 27 des vorbezeichneten Tarifs die Bezeichnung „Fette“ vervollständigt worden in „Fette thierische“.

Köln, den 24. Juli 1890. (1653)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Theil II, Heft 5 des S ü d d e u t s c h e n V e r b a n d s g ü t e r t a r i f e s zwischen Deutschen Bahnen (Main-Neckarbahn-Bayerischer Verkehr) vom 1. April 1887 wird mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der Nachtrag VI ausgegeben. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für den Verkehr mit den Bayerischen Lokalbahnstationen und kann von den betheiligten Endbahnen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 23. Juli 1890. (1654)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kursk-Kiewer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1890 wird zum Theil I des Tarifs für den Kursk - Kiewer Verkehr der II. Nachtrag herausgegeben.

Derselbe enthält ausser bereits früher bekannt gemachten Tarifänderungen noch Tarifberichtigungen und neue Getreide- usw. Frachtsätze von Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn über Nikitowka - Merefa - Woroschba - Bachmatsch-Wileika nach Königsberg i. Pr., Memel und Pillau zur überseeischen Ausfuhr. Der Nachtrag kann von allen Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 18. Juli 1890. (1655)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr v o n S t a t i o n M a t h e n i n k e n des diesseitigen Bezirks nach sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und nach denjenigen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, welche östlich der Linie Ruhland - Calau liegen, A u s n a h m e - F r a c h t s ä t z e f ü r T o r f s t r e u u n d T o r f m u l l in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.

Diese Ausnahme - Frachtsätze gelten für die Zeit bis zum 31. A u g u s t d. J. und gewähren eine Frachtermässigung von 25 % gegenüber den Sätzen des Spezialtarifs III.

Näheres ist bei sämmtlichen Stationen unseres Bezirks in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 21. Juli 1890. (1656)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Lokal-Gütertarif für den diesseitigen Bezirk vom 15. September 1889 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag 4 in Kraft, welcher ausser einigen bereits früher publizirten Tarifmaassnahmen u. a. eine Ergänzung des Abschnitts II D durch Aufnahme einer Bestimmung über Benutzung der innerhalb der Hamburger Staatsbahnhöfe befindlichen Kaianlagen, sowie über Berechnung von Umstellungs-(Rangir-) Gebühren enthält. In den Nachtrag sind ferner die Tarifentfernungen für die Haltestelle „Holsteinische Schweiz“ aufgenommen, auch enthält derselbe die für einzelne Verkehrsbeziehungen infolge Eröffnung der Mecklenburgischen Bahnstrecke Dömitz-Ludwigslust sich ergebenden niedrigeren Tarifentfernungen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs G (für Stärke und Stärkefabrikate nach Hamburg zur überseeischen Ausfuhr) von den Binnenstationen des diesseitigen Bezirks werden durch Einrechnung eines niedrigeren Einheitssatzes zum Theil ermässigt; auch wird der fragliche Ausnahmetarif auf den Verkehr von Falkenhagen nach Hamburg ausgedehnt. Eine T a r i f e r h ö h u n g (im Betrage von 0,18 *M.* für 100 kg) tritt in der Verkehrsbeziehung Wittenberge-Hamburg dadurch ein, dass mangels eines Verkehrsbedürfnisses der bisherige Stärke-Ausnahmefrachtsatz von 0,62 *M.* für 100 kg mit Wirkung vom 15. September d. J. ohne Ersatz aufgehoben wird. Exemplare des Nachtrags können — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 22. Juli 1890. (1657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1890 gelangen im Lokalverkehr des Bezirks Bromberg, sowie in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Berlin, Hannover, Altona und Oldenburg für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzucker-Syrup zur überseeischen Ausfuhr neue theilweise wesentlich ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung. Dieselben gelten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Verkehr von den Herstellungsorten des Bezirks Bromberg nach den einzelnen Ausfuhrhäfen und beruhen auf der Grundlage eines Strecken - Einheitssatzes von 3 ₰ für das Tonnenkilometer nebst einer Abfertigungsgebühr von 1,2 *M.* für die Tonne.

Für die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze sind die bestehenden Ausfuhr-Kontrolvorschriften maassgebend.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen und bei unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Bromberg, den 20. Juli 1890. (1658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. August d. J. tritt zum Tarif für den Verkehr von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, der Werrabahn etc. nach Bodenbach/Tetschen, Eger, Halbstadt, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Passau transito für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern vom 1. November 1889 der II. Nachtrag in Kraft. Durch denselben werden die für die Anwendung des Tarifs jetzt bestehenden Kontrolvorschriften aufgehoben und die Frachtsätze desselben bereits im Kartirungswege und zwar für alle diejenigen Sendungen gewährt, welche mit direkter Frachtbriefadresse, sowie mit den für direkte Sendungen vorgeschriebenen Zollpapieren nach den unteren Donauländern und darüber hinaus zur Auflieferung gelangen, sofern

a) für diese Sendungen direkte Tarifsätze entweder überhaupt nicht zur Verfügung stehen oder diese direkten Tarifsätze sich höher stellen, als die Abfertigung im gebrochenen Verkehr,
b) solche Sendungen auf Grund einer vorgeschriebenen Verzollungsstelle in einer bestimmten Grenzstation oder wegen Unterlassung bezw. Nichtbeachtung der für die Erlangung der direkten Tarife bestehenden Vorschriften nicht direkt abgefertigt werden können.

Der Nachtrag enthält weiter Berichtigungen bezw. Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, anderweite besondere Tarifvorschriften, Frachtsätze für eine grössere Anzahl neu in den Tarif aufgenommener Stationen, Erweiterung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Eisen und Stahl durch Aufnahme der Artikel „Messingwaaren, sowie andere Halb- und Ganzfabrikate aus unedlen Metallen.“

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Badischen Staatsbahnen und einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) scheiden nunmehr vom 1. August aus dem oben bezeichneten Tarifheft aus und werden in den an demselben Tage in Kraft tretenden Tarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern übernommen. Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 21 ₰ von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 23. Juli 1890. (1659)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Saarbrücker- und Rhein-Nahebahn-Stationen einerseits und der Pfälzischen Station St. Ingbert andererseits Ausnahmefrachtsätze für Thomasschlackenmehl zur Einführung.

Köln, den 24. Juli 1890. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch). Am 1. August d. J. tritt — unter Aufhebung des Ausnahmetarifs B vom 1. Januar 1887 für den Lokal - Kohlenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie der vom 1. Januar 1889 bezw. 1887 gültigen Hefte 3 und 6 des Ausnahmetarifs B für den Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr nebst Nachträgen — ein Ausnahmetarif B für Steinkohlen etc. aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet etc. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) in Kraft.

Der neue Tarif, welcher neben zahlreichen Ermässigungen auch vereinzelte Erhöhungen zur Folge hat, im übrigen aber die seitherigen Frachtsätze enthält, ist bei den betheiligten Dienststellen für 1,10 *M.* das Stück zu haben.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich den 12. August d. J. bestehen.

Köln, den 24. Juli 1890. (1661)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische)

Saarkohlenverkehr nach Württemberg (Kohlentarif Nr. 7 vom 1. Juli 1888). Mit Wirkung vom 1. August d. J. wird der Frachtsatz für die Relation Quirscheid - Mühlacker W. B. transit von 0,52 *M.* auf 0,51 *M.* für 100 kg ermässigt.

Köln, den 24. Juli 1890. (1662)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. August d. J. treten in den besonderen Bestimmungen zum Neben-Gebührentarif (Seite 20 und 21 des Lokal-Gütertarifs und Seite 7 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm Luxemburgbahn) hinsichtlich der Gebühren für die eisenbahnseitige Besorgung der Zollförmlichkeiten auf Station Basel verschiedene Aenderungen ein. Im allgemeinen werden hierdurch Ermässigungen eingeführt, nur für das Verwiegen einzelner Güter auf der Dezimalwaage erhöht, sich die Gebühr von 4 Cts. auf 5 Cts. für 100 kg.

Die eingetretenen Aenderungen sind auch maassgebend für den Verkehr mit Basel im Belgisch- und Englisch-Südwestdeutschen Verbande.

Strassburg, den 22. Juli 1890. (1663)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit treten einige Aenderungen des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr vom 15. Juni d. J. — namentlich Aufnahme einiger neuer Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Erfurt und Frankfurt a/M. — in Kraft, über welche die betreffenden Verwaltungen nähere Auskunft ertheilen.

Altona, den 24. Juli 1890. (1664)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Herausgabe des 8. Nachtrags zum Tarif. Durch den am 1. August 1890 in Kraft tretenden 8. Nachtrag zum Magdeburg-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 werden direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen Lokalbahnen einerseits und den Stationen der nördlichen Verbandsbahnen andererseits zur Einführung gebracht, über welche die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilen. Exemplare des Nachtrags sind vom 1. August d. J. ab durch die Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Magdeburg, den 24. Juli 1890. (1665)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. kommen zu den Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifheften Nr. 1, 2 und 3 die Nachträge VII, II und III zur Einführung. Ausser Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafeln, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife, enthalten dieselben auch anderweite Kontrolvorschriften für Gütersendungen bei Ausfuhr über See und Bestimmungen über direkte Güterabfertigung nach und von Stationen der Bayerischen Lokalbahnen. Abdrücke dieser Nachträge werden käuflich — an die Inhaber des bezüglichen Haupttarifs unentgeltlich — von den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen abgegeben.

Hannover, den 24. Juli 1890. (1666)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen wird mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der Nachtrag XII zu Theil II, Heft 1 des Gütertarifes (Verkehr Bayern - Elsass-Lothringen) vom 1. Mai 1882 ausgegeben.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen, Ergänzung der Frachtsätze für Colmar, Hüningen, Lutterbach und Mülhausen im Nachtrag XI sowie des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Roheisen, geänderte Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 10 für getrocknete Malztreber, einen Ausnahmetarif Nr. 11 für Grubenholz, dann Berichtigungen und Aenderung der Instradirungsvorschriften.

Der Nachtrag wird von den beiden Endbahnen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 23. Juli 1889. (1667)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbandsgüterverkehr. Vom 1. August d. J. ab werden die Stationen Kaienmühle und Warnemünde des Deutsch - Nordischen Lloyd in die im obenbezeichneten Gütertarife bestehenden Ausnahmetarife 3, 4 und 5 (für Eisen der Spezialtarife I und II und für Blei und Zink) sowie die Station Warnemünde in den Ausnahmetarif 6 (für Rohblei und Rohzink) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 25. Juli 1890. (1668)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag VI zu dem Steinkohlenausnahmetarif vom 1. Januar 1887 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, theilweise ermässigte, theilweise erhöhte Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Hafen) und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Viehhof) sowie Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September d. J. in Geltung.

Ferner werden vom 1. August d. J. ab die Frachtsätze für Steinkohlen- etc. Sendungen von den Stationen Ueberruhr, Neumühl, Oberhausen und Wiemelhausen sowie ab Zeche Charlotte ver. und ab Zeche Hagenbeck nach den Stationen Frankfurt a. M.-H.L.B. und Frankfurt a. M.-Ostbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande um 0,01 *M.* bezw. 0,003 für 100 kg ermässigt.

Köln, den 26. Juli 1890. (1669)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von Pasewalk nach Berlin. Am 1. August d. J. treten für den Versand von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum Strassenbau ermässigte Frachtsätze von Pasewalk nach Berlin in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juli 1890. (MG1670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif Berlin-Westliche Staatsbahnen. Zu dem am 1. April 1890 herausgegebenen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (linksrh. und rechtsrh.), Magdeburg, sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits erscheint am 15. August 1890 der erste Nachtrag. Derselbe enthält neben einigen geringfügigen Berichtigungen, welche, soweit dieselben Erhöhungen betreffen, erst mit dem 15. September 1890 in Kraft treten, Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen den Stationen Wiednitz (Bezirk Berlin) und sämmtlichen Stationen des Direktionsbezirks Altona, sowie zwischen Buk (Bezirk Berlin) und Halle a/S. (Bezirk Magdeburg). Abzüge des Nachtrags I können unentgeltlich durch die Abfertigungsstellen bezogen werden.

Berlin, den 24. Juli 1890. (MG1671)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarife Altona-, Hannover-, Oldenburg-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. August 1890 treten nach den Elb- und Weserhäfen neue Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Stärkemehl etc. zur Ausfuhr über See in Kraft. Soweit sich hierbei in einzelnen Stationsverbindungen Frachterhöhungen ergeben, bleiben die billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September 1890 in Geltung. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 24. Juli 1890. (MG1672)
Königliche Eisenbahndirektion.
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Südwestrussischer Kohlenverkehr. Im Anschluss an unsere unterm 24. Juli d. J. erlassene Bekanntmachung über Aufhebung des Ausnahmetarifs für Steinkohlen, Briquettes und Koks von Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Berlin nach Stationen der Russischen Südwestbahnen bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass dieser Tarif nicht am 13. August d. J., sondern erst mit Ende Dezember d. J. ausser Kraft tritt.

Breslau, den 28. Juli 1890. (1673)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen
Eisenbahndirektion Breslau.

Eydtkuhner Transit-Güterverkehr. Am 15. Juli d. J. ist die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Deutzerfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) auch für den Versand von Stückgütern der an dieselbe angeschlossenen Werke eröffnet worden.

Es können daher vom gedachten Tage ab auf der vorbezeichneten Station Stückgüter der an dieselbe angeschlossenen Werke auch nach dem Ausnahmetarif A (Sammelguttarif) des Eydtkuhner Transit-Gütertarifs vom 1. Januar 1889 zum Satz von 6,30 ℳ für 100 kg nach Eydtkuhnen transito abgefertigt werden.

Bromberg, den 23. Juli 1890. (1674)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. kommen für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt die Tarifnachträge 18 bezw. 17 zur Einführung.

Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 25. Juli 1890. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. kommt für den Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg der Tarifnachtrag 9 zur Einführung.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Hannover, den 25. Juli 1890. (1676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. August d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 2 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Juli 1890. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlen-Verkehr. Am 1. August d. J. gelangen im Verkehr von Trupschitz, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahn (Lokalbahn Potscherad-Wurzmes) nach den Stationen Altenbach, Buchholz, Cranzahl, Chemnitz, Freiberg, Gelobtland, Grünhainichen, Grunau, Hainichen, Leipzig, Leubsdorf, Marienberg, Mittweida-Markersbach, Muldenhütten, Niederwiesa, Obercrottendorf, Olbernhau, Plagwitz-Lindenau, Pockau-Lengefeld, Reifland, Rosswein, Schönfeld, Waldkirchen, Wurzen, Zschopau und Zwickau direkte Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlen-Sendungen zur Einführung, welche bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 25. Juli 1890. (1678)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Der durch Nachtrag V zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verband eingeführte Ausnahmetarif 18 für geringwerthige Massenartikel findet vom 1. August d. J. ab auch im Verkehr mit den Verbandstationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn Anwendung. Der Frachtberechnung werden die Tarifkilometer, welche für die Artikel Kartoffeln etc. und Rüben etc. eine geringe Erhöhung erfahren, zu Grunde gelegt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 26. Juli 1890. (1679)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Oberhessen. Am 1. August d. J. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1889 der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen zu II B „Besondere Tarifvorschriften" und zu II D. b „Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen" und Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bengel, Corschenbroich, Dremmen, Dünn, Heerdt, Heinsberg, Helenabrunn, Kaarst, Kaldenhausen, Niederheide, Niederheimbach, Nittel, Randerath und Trechtingshausen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 28. Juli 1890. (1680)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Holztransporte des Spezialtarifes 2, bis zu 19 m Länge, werden mit Gültigkeit vom 1. August l. J. bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1890 nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zugestanden:

Von Adlerkosteletz nach Sohland 0,75 ℳ
„ „ nach Dresden-Altstadt 0,81 „
„ „ „ „ -Neustadt 0,84 „
„ Opočno nach Sohland . . . 0,88 „
„ Neustadt a/M. nach Sohland 0,81 „
pro 100 kg.

Wien, am 25. Juli 1890. (1681)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VIII zum Lokalgütertarif Theil II der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterreich. Linie) vom 1. Juni 1885. Mit Gültigkeit vom 1. August 1890 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Wirksamkeit. Derselbe enthält den Stationstarif für die mit gleichem Tage für den Frachtenverkehr in Wagenladungen zur Eröffnung gelangende Station Siechów.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind zum Preise von 3 kr. Oe. W. im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Wien, I. Johannesgasse, sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen Krakau und Lemberg erhältlich.

Wien, am 22. Juli 1890. (1682)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird am 3. August d. J. die Haltestelle „Markt-Paternion" bei W. H. Nr. 136 zwischen Paternion-Feistritz und Rothenthurn an der Linie Marburg-Franzensfeste, sowie die Haltestelle „Opcina" bei W.-H. Nr. 834 zwischen Sessana und Prosecco an der Linie Wien-Triest für den Personenverkehr und beschränkten Gepäckdienst eröffnet werden.

Berlin, den 27. Juli 1890. (1683)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Nr. 14. Jahrgang 1890. Berlin, am 30. Juli 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A F	1	1 1	Sack Pack	Linsen — Leinsamen —	42	1	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
2	D S	472	1	Kiste	unbekannt —	48	2	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	
3	F S W	718	1	„	? —	17,5	3	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
4	G B C	166	1	Bund	Stahl —	84	4	Dresden A.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
5	H C	2941	1	Sack	Betten —	15	5	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
6	H K	—	57	—	Buffer —	1 624	6	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
7	H V	202	1	Kiste	Messerputz-Maschine	10	7	Köln G.	Linksrh. Köln	
8	J B	1514	1	Fass	leer —	104	8	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
9	J R S	0205	1	Kiste	unbekannt —	38	9	Schoppinitz	K. E.-D. Breslau	
10	K	—	13	—	Stühle —	44	10	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	
11	L	130	1	Fässchen	Oel —	25,5	11	Aachen T.	Linksrh. Köln	
12	L L	1998	1	Kiste	Galanterie- u. Spielwaaren	74	12	Güt.-Verw. Lübeck	Lübeck-Büchener	beschr.: Lübeck.
13	20 L. Y K	26	1	—	blech. Milchkanne —	6	13	Neisse	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
14	M	10	1	Sack	Wollabgang —	12	14	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
15	M K D B L K	80 6	1	Kiste	unbekannt —	11	15	Schoppinitz	K. E.-D. Breslau	
16	M A H	8039	1	„	leer —	35	16	Neuss	Linksrh. Köln	
17	M E	2368/70	3	—	offene eis. Röhren —	34	17	Lossburg-Rodt	Württemb. Stsb.	
18	M T	—	1	—	Kette —	—	18	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
19	N J N	—	1	Sack	Kleidungsstücke, Betten u. Blechgeschirr	19	19	Gepäckabf.-Stelle Hamburg	Lübeck-Hamburger	Auswanderungsgut.
20	R	—	1	Bund	Deckel u. Herdplatten	5	20	Ulm	Württemb. Stsb.	
21	R K	—	1	Korb	Kirschen —	12	21	Plaue	K. E.-D. Erfurt	für 1,25 M. verkauft.
22	S N	1/2	2	Ballen	unbekannt —	120	22	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	*)
23	S✱P	16	1	Fass	unbekannt —	39	23	„	„	bezettelt von Salzburg nach Gilgramsheim.
24	W	11	1	—	Messingventil —	—	24	Halle	K. E.-D. Magdeburg	bei Bodenrevision.
25	W M	1	1	Sack	Brennholz —	22	25	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
26	Banaszkir	89	1/8	Tonne	leer —	10	26	Posen	K. E.-D. Breslau	
27	45 Braet	—	1	Kistchen	Hefe —	5,5	27	Hasselt	Grand Central Belge	
28	Braus Lanaeken	—	1	Packet	Tuch —	4,20	28	Lanaeken	„	
29	chst	10	1	—	Decke —	—	29	Couvin	„	
30	Gepäckschein 294 Danzig l. Th.	—	1	Sack	Betten —	34	30	Zoppot	K. E.-D. Bromberg	
31	Zoppot F. Hodopp	—	1	Fass	leer —	15	31	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
32	V. C. Jacobs	—	1	Packet	? —	1	32	Bouchout	Grand Central Belge	
33	Jaunanne Vaudan Place	—	2	Kisten	Hefe —	15	33	Cerfontaine	„	
34	Sandler Culmbach	15	1	Bierfass	leer, gebr. —	18	34	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	

*) Beschrieben: Anna Stanoska, Jaslo, Galizien; eingel. von Hamburg.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	Wolff Schmalkalden	—	2	—	Decken —	?	35	Almelo	Niederländ. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
36	—	46—103	1	Pack	Baumwolle —	77	36	Osch	Niederländ. Stsb.	
37	—	1858	1	Fass	leer —	7,5	37	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter ohne Bezeichn.:					
38	—	—	1	Blechballon	leer —	6	38	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
39	—	—	1	Ring	Draht —	25,5	39	Neue Neustadt	„	
40	—	—	11	—	Eisenbleche —	27	40	Oschersleben	„	
41	—	—	1	—	Fussschemel —	—	41	Aachen	Linksrh. Köln	
42	—	—	1	Sack	Futter —	17	42	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
43	—	—	1	Kollo	Heugabeln —	7,40	43	Hasselt	Grand Central Belge	
44	—	—	1	—	Holzbank —	9,5	44	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
45	—	—	24	—	Holzrungen —	—	45	Halle	„	am 6/7. im Wg. 5617 Hn. gefunden.
46	—	—	1	—	alte Holzthür —	25	46	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
47	—	—	1	Pack	6 Klappstühle —	7	47	Aachen	Linksrh. Köln	
48	—	—	—	—	eine grössere Anzahl eis. Knacken	1 251	48	Teterow	Mecklenb. Frd.-Frz.	
49	—	—	1	Kollo	3 leere Körbe —	3	49	Schwerin	„	
50	—	—	15	Kohlenkörbe	leer, alt —	69	50	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
51	—	—	3	Petrol.-kannen	leer —	—	51	Aachen	„	bezettelt: Berlin-Arnswalde.
52	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	19	52	Arnswalde	K. E.-D. Breslau	
53	—	—	1	Pack	leere Säcke —	8	53	Aachen	Linksrh. Köln	
54	—	—	1	Sack	leere Säcke —	14	54	Esslingen	Württemb. Stsb.	bei Bodenrevision.
55	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	54	55	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
56	—	—	2	Kolli	eis. Stangen —	13	56	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
57	—	—	1	Stück	Strohsack —	21	57	Esslingen	Württemb. Stsb.	
58	—	—	1	Bund	hölz. Stuhlspitzen —	0,5	58	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
59	—	—	1	Sack	Werkzeug und alte Sachen	9	59	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.



Technische Staatslehranstalten zu Chemnitz.

Am 6. October 1890 beginnt ein neuer Lehrkurs
der **Bauabtheilung der Königlichen Höhern Gewerbschule,**
der **Königlichen Baugewerkenschule,**
der **Königlichen Werkmeisterschule** (zur Ausbildung von Werkführern und Meistern für Maschinenfabriken, Spinnereien usw.),
der **Königlichen Müllerschule,**
der **Königlichen Färberschule** und
der **Königlichen Fachschule für Seifensieder.**

Anmeldungen sind bis zum 15. September zu bewirken. Die Abtheilungen der Höhern Gewerbschule für mechanische und chemische Technik eröffnen ihre neuen Lehrkurse nur zu Ostern. Die Direction der technischen Staatslehranstalten zu Chemnitz ertheilt auf Erfordern nähere Auskunft über die einzeln zu benennenden Abtheilungen.

Regierungsrath Professor Berndt.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 60. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 2. August 1890.

Inhalt:

Die Festschrift zur 40jährigen Gedächtnissfeier der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker.

(Fortsetzung aus Nr. 59.)

Nachdem zu den von der Versammlung gefassten Beschlüssen bereits vorher der Preussische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten seine Zustimmung für die ihm unterstellten Preussischen Eisenbahnen erklärt hatte, wurden die „Einheitlichen Vorschriften" in der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Aachen vom 29. Juli bis 1. August 1850 fast unverändert angenommen und den Verwaltungen dringend zur baldmöglichsten Ausführung empfohlen, während gleichzeitig die „Grundzüge" den Verwaltungen als schätzenswerthes Material zur Kenntniss gebracht wurden.

Durch dies über alle Erwartungen hinausgehende Ergebniss ihrer gemeinsamen Erstlingsarbeit hatten die Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ihre Befähigung zur Lösung bedeutsamer Aufgaben glänzend dargethan. Die Mitarbeiter an diesem grossen Werke konnten erklärlicherweise in dem erhebenden Bewusstsein der eben vollbrachten ruhmreichen That sich wohl der zuversichtlichen Hoffnung hingeben, durch die straffe, organische Zusammenfassung aller mitwirkenden Kräfte in den festgefügten Formen eines Vereins diesen in den Stand zu setzen, weitere ebenbürtige Schöpfungen an die epochemachende erste zu reihen. Wenn in der Folge diese Erwartung nicht in dem erhofften Maasse sich verwirklichte, so lag die Ursache des anscheinenden Nichterfolges nicht am Mangel gestaltender Kraft und hingebender Arbeitsfreudigkeit.

Wie immer im Völker- und Menschenleben nach der Erreichung eines mit Einsetzung aller Kräfte erstrebten Zieles eine anscheinende Ruhepause, eine Sammlung der Kräfte zum gemeinsamen Vorgehen gegen ein anderes Ziel eintritt, so folgte auch der ersten grossen That in diesem Falle eine längere unfreiwillige Ruhepause; denn zu einer weiteren gleichwerthigen Bethätigung des erwachten Schaffensdranges fehlte es an der geeigneten Gelegenheit. Mit ihrer ersten Schöpfung waren die Gründer des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker ihrer Zeit vorausgeeilt. Ihr Werk war für die Zukunft bestimmt, und die Thatsache, dass dasselbe ohne Nachbesserung eine längere Reihe von Jahren seinen Zweck in völlig befriedigender Weise erfüllte, beweist, wie richtig die erste Technikerversammlung die noch in der Entwickelung begriffenen Bedürfnisse des Eisenbahnwesens erkannt hatte.

In der von den Gründern gewollten geschlossenen Form eines Vereins ist die Körperschaft der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen überhaupt nicht wieder in die Erscheinung getreten. Der immer enger sich gestaltende Zusammenschluss der Verwaltungen in dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen machte dieses mehr äusserliche Band

für die Techniker desselben entbehrlich, und die Gemeinsamkeit der Bedürfnisse, Ziele und Bestrebungen erwiesen sich ganz von selbst als ein festeres Band, denn Vereinssatzungen und Paragraphen. Die weniger wichtigen schwebenden technischen Aufgaben fanden ihre fortlaufende Erledigung in dem ständigen technischen Ausschusse, während die bedeutenderen von diesem bearbeitet und der „Allgemeinen Technikerversammlung" zur Begutachtung vorgelegt wurden. Die gemeinsame Thätigkeit der Techniker aller Vereinsverwaltungen fand, wie bei Eröffnung derselben im Jahre 1850, so auch in der Folge ihren äusseren Ausdruck in diesen allgemeinen Technikerversammlungen, welche zuerst in langjährigen Zwischenräumen, später jedoch alle 2 Jahre einberufen wurden. Dem Anhange der Festschrift ist das nachstehende Verzeichniss der seit dem Jahre 1850 bis 1890 abgehaltenen allgemeinen Technikerversammlungen entnommen:

Lfd. Nr.	Zeit		Ort.	Berathungsgegenstände.	Vorsitzender.
	Jahr.	Monat und Tag.			
1.	1850	18. bis 27. Februar.	Berlin.	Aufstellung der „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften", Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker.	Mohn und Neuhaus.
2.	1857	23. bis 26. Mai.	Wien.	Prüfung und Neufassung der „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften", Berathung technischer Fragen.	von Negrelli.
3.	1865	11. bis 16. September.	Dresden.	Prüfung und Neufassung der „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften" als technische Vereinbarungen, Berathung technischer Fragen.	Stummer v. Traunfels.
4.	1868	28. bis 30. September.	München.	Berathung technischer Fragen.	desgl.
5.	1871	26. bis 29. Juni.	Hamburg.	Prüfung und Neufassung der technischen Vereinbarungen.	desgl.
6.	1874	14. u. 15. September.	Düsseldorf.	Berathung technischer Fragen.	desgl.
7.	1876	26. bis 28. Juni.	Constanz.	Prüfung und Neufassung der technischen Vereinbarungen für Hauptbahnen, desgl. der Grundzüge für den Bau und Betrieb der Sekundärbahnen, Aufstellung einer Statistik über die Dauer der Schienen, Klassifikation von Eisen und Stahl, Berathungen über technische Fragen.	desgl.
8.	1878	18. bis 20. Juni.	Stuttgart.	Klassifikation von Eisen und Stahl, Berathungen über technische Fragen.	desgl.
9.	1882	19. und 20. Mai.	Graz.	Prüfung und Neufassung der technischen Vereinbarungen.	von Tolnay.
10.	1884	14. und 15. Juni.	Berlin.	Berathung über technische Fragen.	desgl.
11.	1886	28. bis 30. Juli.	Salzburg.	Aenderung der §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen, Berathung der Grundzüge für den Bau und Betrieb der Neben- und Lokaleisenbahnen.	von Nagy.
12	1888	19. und 20. Juni.	Constanz.	Prüfung und Neufassung der technischen Vereinbarungen.	desgl.
13.	1890	—	Berlin.	Aenderung des § 117 a der technischen Vereinbarungen, Prüfung und Neufassung der Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen und Lokaleisenbahnen.	von Ludvigh.

Es konnte naturgemäss gegenüber den raschen Fortschritten des Eisenbahnwesens nicht fehlen, dass mit der Zeit einzelne Aenderungen, der von der ersten Technikerversammlung aufgestellten „Einheitlichen Vorschriften", sich als nothwendig erwiesen. Dieses Bedürfniss machte sich besonders in der Generalversammlung zu Frankfurt a/M. 1856 bei Gelegenheit der Erörterung einzelner wichtiger technischer Fragen geltend und veranlasste die Einberufung der zweiten Technikerversammlung, welche vom 23. bis 26. Mai 1857 in Wien tagte und sich mit der Prüfung und Neufassung der „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften", sowie mit der Berathung anderweiter wichtiger technischer Fragen beschäftigte. Wie aus der obigen Nachweisung der Technikerversammlungen ersichtlich, war die Thätigkeit derselben vorwiegend auf die Prüfung und zeitgemässe Weiterbildung der von der ersten Technikerversammlung verfassten Bestimmungen gerichtet. Die noch gegenwärtig bestehenden „Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen" entstammen der zu Dresden im Jahre 1865 abgehaltenen dritten Technikerversammlung, welche die bis dahin geltenden „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften" zu einem einzigen, unter obigem Titel erschienenen Werke zusammenfasste, in welchem, seinem Ursprunge entsprechend, nur noch der Unterschied zwischen allgemein verbindlichen und nicht bindenden Bestimmungen beibehalten wurde.

Bei einzelnen Versammlungen beschränkte sich die abändernde Thätigkeit der Körperschaft nur auf die Neufassung einzelner Bestimmungen der Vereinbarungen, und zwar solcher, welche wegen ihrer grossen Wichtigkeit und der Schwierigkeit ihrer befriedigenden Lösung längerer eingehender Untersuchungen und Vorbereitungen durch besondere Ausschüsse bedurften. Es bezieht sich das namentlich auf die Salzburger Versammlung im Jahre 1886, in welcher die wichtigen, auf die Festsetzung der in den Zügen erforderlichen Bremskraft bezüglichen §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen, und die Jubiläumsversammlung in Berlin 1890, in welcher die in Bezug auf die zulässigen grössten Breitenabmessungen der Fahrzeuge zu erlassenden Bestimmungen berathen wurden.

Die infolge der fortschreitenden Entwickelung der Eisenbahntechnik und der zunehmenden, an die Eisenbahnverwaltungen herantretenden Forderungen bei den wiederholten Prüfungen der technischen Vereinbarungen in dieselben aufgenommenen neuen oder verschärfenden Bestimmungen betreffen besonders die einheitliche Gestaltung der zur Verbindung der Fahrzeuge dienenden Zug- und Kuppelungsvorrichtungen, unter den letzteren auch diejenigen für die durchgehenden Bremsen und die Dampfheizung der Züge, der Nothsignalvorrichtungen und der Gaseinrichtung von Personenwagen, die Erweiterung der Umrisslinien für Wagen u. a.

Als sich im weiteren Entwickelungsgange der Eisenbahnen die allgemeine Aufmerksamkeit denjenigen Bahnen zuwandte, welche als Flügelbahnen der Hauptlinien diesen den Verkehr, von den abseits derselben gelegenen Orten, zuzuführen bestimmt sind, wurden Entwürfe von Bestimmungen für den Bau und Betrieb dieser Bahnen untergeordneter Bedeutung,

welche sich eng an die „technischen Vereinbarungen“ für Hauptbahnen anlehnten, aufgestellt. Auf Grund der mit diesen „Grundzügen für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen“ gemachten Erfahrungen, und zu dem Zwecke, die Ausführung dieser Bahnen durch weitgehende Erleichterung der Bedingungen nach Möglichkeit zu begünstigen, wurde bei den späteren Umarbeitungen der „Grundzüge“ eine Unterscheidung zwischen Nebeneisenbahnen und Lokaleisenbahnen gemacht, und wurden dementsprechend besondere „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen“ aufgestellt, welche in dieser neuen Form zuerst in der Salzburger Versammlung 1886 zur Berathung gelangten.

Unter den wichtigeren technischen Druckwerken, welche auf Anregung und unter Mitwirkung der Technikerversammlungen vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegeben worden sind, verdienen Erwähnung: Eine im Dezember 1867 im Buchhandel erschienene Sammlung der neuesten Oberbau-Konstruktionen, sowie eine im Januar 1868 herausgegebene Sammlung der im Gebiete der Vereinsbahnen bestehenden Minimal-Durchfahrts- und Maximal-Ladeprofile nebst einem für alle Vereinsbahnen festgesetzten grössten Ladeprofil. Diesen folgten später noch eine Sammlung von Bahnhofsgrundrissen und eine solche der Hauptabmessungen der Lokomotiven.

Besonders erwähnenswerth sind ferner die auf Herbeiführung einer zuverlässigen Statistik gerichteten Arbeiten der Techniker des Vereins. Um sichere Grundlagen für die vom wirthschaftlichen und vom Standpunkte der Betriebssicherheit aus zweckmässigste Wahl des Materials und der konstruktiven Gestaltung des Oberbaues, der Achsen, Räder u. dergl. zu erlangen, wurden sorgfältige statistische Aufzeichnungen veranlasst, welche gesammelt und gesichtet unter den Bezeichnungen „Statistik der Dauer der Schienen in den Hauptgeleisen der Bahnen“, „Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche“, „Statistik der auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Radreifenbrüche“, „Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben“ vom Verein herausgegeben werden.

Es sei ferner hier noch kurz der in der Festschrift eingehend gewürdigten Verdienste gedacht, welche die technische Vertretung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sich um die Lösung wichtiger schwebender Fragen, wie derjenigen des Widerstandes der Fahrzeuge bei ihrer Fortbewegung, der Brems- und Lenkachsenfrage durch Anstellung aufklärender praktischer Versuche, sowie um die Einführung des metrischen Maasses und Gewichtes und die Klassifikation von Eisen und Stahl durch ihren Einfluss auf die gesammte Gewerbthätigkeit und insbesondere auf das Eisenhüttenwesen erworben hat.

Das Hauptverdienst, welches sich die Techniker des Vereins um die Förderung der Eisenbahntechnik erworben haben, liegt aber, wenn von den Arbeiten der technischen Gesetzgebung abgesehen wird, unstreitig in den von den Technikerversammlungen abgegebenen Gutachten über die wichtigsten technischen Tagesfragen des Eisenbahnwesens. Die Festschrift spricht sich über diese Seite der Thätigkeit wie folgt aus:

„Neben der Berathung einheitlicher technischer Vorschriften war die Hauptthätigkeit des Vereins der Erörterung wichtiger technischer Fragen des Eisenbahnwesens gewidmet. Schon in der Versammlung zu Wien 1857 war durch mehrere aufgeworfene Fragen die Anregung zu einem lebhaften Meinungsaustausch gegeben worden, welcher in den späteren Sitzungen, namentlich durch die sorgfältige Auswahl der zur Erörterung gestellten Fragen und durch die umfassende und gründliche Vorbereitung der Berathungen mehr und mehr an Bedeutung gewann. Die zur Berathung zu stellenden Fragen wurden seitens der technischen Kommission ausgewählt und durch die geschäftsführende Verwaltung den sämmtlichen Vereinsverwaltungen zur Abgabe ihrer bezüglichen Gutachten oder Mittheilung der vorliegenden Erfahrungen zugestellt. Nach diesen Antworten wurde seitens der technischen Kommission und anderer für den betreffenden Zweck zugewählter Vereinsmitglieder die der Technikerversammlung vorzulegenden Berichte mit den hieraus sich ergebenden Schlussfolgerungen und Gutachten angefertigt. Die Zahl dieser Berichte betrug in den Versammlungen zu:

Dresden 1865	71	Düsseldorf 1874	75
München 1868	54	Stuttgart 1878	121
Hamburg 1871	26	Berlin 1884	157

Welche Wichtigkeit die sämmtlichen Vereinsverwaltungen diesen Berathungen beimaassen, erhellt aus dem regen Interesse, welches dieselben der Förderung dieser Angelegenheiten entgegenbrachten. Während die gestellten Fragen im Jahre 1865 nur von 34 Verwaltungen beantwortet worden waren, war die Zahl der Verwaltungen, welche sich an der Beantwortung derselben betheiligten, im Jahre 1868 bereits auf 54 angewachsen, trotzdem die Frist für die Einsendung der Gutachten wesentlich verkürzt worden war. Die erhöhte Theilnahme gab sich auch in der ungleich gründlicheren und sorgfältigen Abfassung der Berichte kund.

Um das werthvolle Ergebniss dieser aus dem lebendigen Meinungsaustausch der hervorragendsten Eisenbahntechniker hervorgehenden gutachtlichen Urtheile über die wichtigsten schwebenden Fragen des Eisenbahnwesens, welche bereits im Jahre 1862 2 stattliche Foliobände füllten und später zu noch grösserem Umfange anwuchsen, auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen, wurden dieselben dem Buchhandel übergeben und durch die Vereinszeitschrift veröffentlicht. Bei diesen Berathungen kamen nur solche Gegenstände in Betracht, über welche noch Erfahrungen gesammelt wurden und ein endgültig abschliessendes Urtheil in Gestalt bestimmter Vorschriften oder Empfehlungen nach Art der in den technischen Vereinbarungen enthaltenen noch nicht abgegeben werden konnte, oder die nach ihrer Natur zu einer derartigen Behandlung sich nicht eigneten. Durch den lebendigen Austausch der Meinungen und Erfahrungen über die behandelten Gegenstände wurden die Ansichten geklärt und bestehende Zweifel und Streitpunkte beseitigt; durch die als Endurtheil abgegebenen Mehrheitsgutachten wurden die verschieden gerichteten Bestrebungen der Eisenbahntechnik in einheitliche Bahnen gelenkt und kostspielige und zwecklose Versuche vermieden. Das Hauptverdienst dieser Arbeiten liegt darin, dass dieselben, unter Ausscheidung aller durch die Erfahrung bereits erledigten Fragen, die Wege genau bezeichneten, welche die Verbesserungsbestrebungen einzuschlagen hatten, um zu den beabsichtigten Erfolgen zu gelangen.

Die Ergebnisse dieser Berathungen geben ein treues Bild von dem jeweiligen Stande der Eisenbahntechnik. Alle Wandlungen, welche die letztere im Laufe der Zeit durchgemacht hat, spiegeln sich in den Sitzungsberichten der technischen Kommission und der Technikerversammlung des Vereins wieder, viele derselben sind auf die Anregungen zurückzuführen, welche die einzelnen Theilnehmer der Berathungen aus diesen selbst geschöpft hatten. Denn die schätzbarste Frucht, welche diese allgemeinen Berathungen gezeitigt haben, besteht in der immer erneuten Anregung sämmtlicher Mitglieder zu selbständiger und zielbewusster Thätigkeit. Und alle Erfolge, welche aus dem schaffensfreudigen Wirken einzelner entsprossen, sind jederzeit willig der Gesammtheit dargebracht worden, um als Baustein zum grossen gemeinsamen Werke der Förderung des Gemeinwohls zu dienen.

Die bedeutendsten Fortschritte im Eisenbahnwesen, wie die allgemeine Einführung des Stahls als Konstruktionsmaterial für Schienen, Radreifen und Achsen, des eisernen Oberbaues, der englischen Weichen, der Weichensicherungen, des höheren Dampfdrucks, der Dampfstrahlpumpen und Bremsen der Lokomotiven, der Aborte, der verbesserten Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen der Personenwagen, der Flussstahlscheibenräder und der verbesserten Radreifenbefestigungen, sowie der durchgehenden Bremsen in den Personenzügen lassen sich in den Sitzungsberichten der technischen Kommission und den Niederschriften der Technikerversammlungen bis auf ihren eigentlichen Ursprung zurückverfolgen. Für die Geschichtsschreibung der Eisenbahntechnik in Deutschland und im ganzen Vereinsgebiete werden diese Berichte dereinst die maassgebende Grundlage bilden.“

(Schluss folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 58.)

Für die Beförderung von Personen (einschl. der Beförderungen auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementskarten, sowie in bestellten Sonderzügen) wurden 1. bei den Deutschen Bahnen 298 599 713 (283 057 642*) ℳ, 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 112 716 332 (109 150 562) ℳ, 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 40 756 250 (39 918 063) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 452 072 295 (432 126 267) ℳ vereinnahmt.

Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 14,86 (14,79) ₰
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 15,56 (15,75) „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 16,64 (16,13) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 15,18 (15,14) „

Die höchste Einnahme auf das Personenwagen-Achskilometer mit 30,50 ₰ ist bei der Königlich Rumänischen Staatseisenbahn ermittelt, die niedrigste (unter Nichtberücksichtigung der Preussischen Staatsbahn [2,11] und der Kolomeaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody [5,73]) mit 6,87 ₰ bei der Prinz Heinrichbahn.

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre (einschl. des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen usw.) betrug:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Einnahme überhaupt	Einnahme durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge
		Mark	Mark
1	bei den Deutschen Bahnen . . .	308 494 873 (292 670 071)	8 012 (7 812)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	117 223 371 (113 459 505)	4 864 (4 987)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen.	42 042 028 (41 201 228)	7 050 (7 031)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	467 760 272 (447 330 804)	6 822 (6 770)

Durchschnittlich wurden für das Kilometer mittlerer Betriebslänge von den Preussischen Staatsbahnen 8 682 ℳ vereinnahmt; dieselben blieben mithin sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Gruppe „Deutsche Bahnen“ als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen. Von den sämmtlichen Vereinsbahnen erreichte die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) den höchsten Betrag von 43 022 ℳ. dieser schlossen sich an in weitem Abstande die Main-Neckarbahn mit 28 113 ℳ, die Niederländische Rhein-Eisenbahn mit 20 401 ℳ, die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn mit 14 048 ℳ und die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 13 195 ℳ usw., während — unter Nichtberücksichtigung der Preussischen Militärbahn (378), der Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken (646), der Bukowinaer Lokalbahnstrecken Czernowitz-Nowosielitza (615), Hliboka-Berhometh (308) und Berhometh-Mezebrody (17), der Gölnitzthalbahn (407) und der Militärbahn Banjaluka-Doberlin (670) — die Böhmischen Kommerzialbahnen den niedrigsten Betrag von 831 ℳ zu verzeichnen hatten. Die Durchschnittseinnahme der Deutschen Bahnen von 8 012 ℳ auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge wurde — ausser den Preussischen Staatsbahnen — bei 7 derselben und der Gesammt-Durchschnittssatz von 6 822 ℳ von 9 Bahnen (ausser den Preussischen Staatsbahnen) überschritten. Von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sind 13 über die Durchschnittseinnahme dieser Gruppe von 4 864 ℳ, hingegen nur 6 über die Gesammt-Durchschnittseinnahme von 6 822 ℳ gekommen. Bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen wurde sowohl die Durchschnittseinnahme dieser Gruppe von 7 050 ℳ als auch die Gesammt-Durchschnittseinnahme von 6 822 ℳ von 6 Bahnen überholt.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen beziehen sich auf die statistischen Nachrichten des Jahres 1887.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	I. Wagenklasse	II. Wagenklasse	III. Wagenklasse	IV. Wagenklasse	von Militärs	überhaupt
		Pfennig					
1	bei den Deutschen Bahnen	8,17 (8,21)	5,28 (5,29)	3,15 (3,15)	2,10 (2 12)	1,53 (1,52)	3 25 (3,26)
2	bei den Oesterreich.-Ungarischen Bahnen	9,23 (9,17)	5,81 (5,67)	3 63 (3,62)	2,69 (2,78)	1,68 (1,70)	4,06 (4,05)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . .	6 96 (7,05)	5,53 (5,59)	3,41 (3,41)	2,39 (2,39)	2,23 (2,27)	4.10 (4,14)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . .	8.16 (8,18)	5,42 (5,41)	3,30 (3,30)	2 11 (2,13)	1,63 (1,63)	3.49 (3,50)

Hiernach wurden die höchsten Einnahmen in der I., II., III. und IV. Wagenklasse bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und bezüglich der Militärbeförderung bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen erzielt. Bei den Deutschen Bahnen schwanken diese Einnahmen in der I. Wagenklasse zwischen 9,32 ₰ bei der Saal-Eisenbahn und 5,98 ₰ bei der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth), in der II. Wagenklasse (abgesehen von der Glasow-Berlinchener Eisenbahn — 7,59 —) zwischen 7,30 ₰ bei der (I. und IV. Klasse nicht besitzenden) Stargard-Cüstriner Eisenbahn und 3,22 ₰ bei der — mit IV. Klasse nicht ausgerüsteten — Crefelder Eisenbahn, in der III. Wagenklasse (mit Ausnahme der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn — 4,61 —) zwischen 4,55 ₰ bei der Mecklenburgischen Südbahn und 2,12 ₰ bei der Crefelder Eisenbahn, in der IV. Wagenklasse zwischen 2,60 ₰ bei der Oldenburgischen Staatsbahn und 1,97 ₰ bei der Unterelbeschen Eisenbahn und überhaupt — ausgenommen die Preussische Militärbahn (4,61), die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn (4,76) und die Glasow-Berlinchener Eisenbahn (4,62) — zwischen je 4,56 ₰ bei der Wismar-Karower und Stargard-Cüstriner Eisenbahn und 2,21 ₰ bei der Crefelder Eisenbahn. Den Durchschnittssätzen der sämmtlichen Deutschen Bahnen standen die Preussischen Staatsbahnen mit 8,01 ₰ in der I., 5,30 ₰ in der II., 3,33 ₰ in der III., 2,10 ₰ in der IV. Wagenklasse, 1,53 ₰ für Militärbeförderung und 3,19 ₰ überhaupt sehr nahe. Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bewegten sich die Durchschnittssätze in der I. Wagenklasse — abgesehen von der Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody (11,11) — zwischen 10,94 ₰ bei der K. K. priv. Südbahn und 5,70 ₰ bei der Galizischen Carl Ludwigbahn, in der II. Wagenklasse — unter Nichtberücksichtigung der Gölnitzthalbahn (11,26), der Eisenbahnen Güns-Steinamanger (9,59) und Szatmar-Nagybanya (8,10) — zwischen 7,68 ₰ bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und 4,10 ₰ bei der Galizischen Carl Ludwigbahn, in der III. Wagenklasse — mit Ausnahme der Gölnitzthalbahn (6,18) und der Eisenbahn Güns-Steinamanger (6,05) zwischen je 5,41 ₰ bei der Arad-Temesvarer und Szatmar-Nagybanyaer Eisenbahn und 2,14 ₰ bei der Galizischen Carl Ludwigbahn, in der IV. Wagenklasse zwischen 3,14 ₰ bei der Böhmischen Nordbahn und (2,22) ₰ bei der Buschtêhrader Eisenbahn und im ganzen — abgesehen von der Gölnitzthalbahn (6,85), der Eisenbahn Güns-Steinamanger (6,02), der Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody (5,94), der Eisenbahn Szatmar-Nagybanya (5,46), Liesing-Kaltenleutgeben (5,40) und der Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg usw. (5,14) — zwischen 4,79 ₰ bei der Buschtêhrader Eisenbahn und 2,46 ₰ bei der Galizischen Carl Ludwigbahn. Bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen schwanken diese Einnahmen in der I. Wagenklasse zwischen 9,66 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 5,77 ₰ bei der Holländischen Eisenbahn, in der II. Wagenklasse zwischen 7,19 ₰ gleichfalls bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 4,60 ₰ bei der Holländischen Eisenbahn, in der III. Wagenklasse zwischen 4,75 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 2,54 ₰ bei der Grossen Belgischen Centralbahn, in der IV. Wagenklasse — welche nur bei 2 Bahnen vertreten ist — zwischen 2,40 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 2,16 ₰ bei der Nordbrabant-

Deutschen Eisenbahn bezw. im ganzen zwischen 5,35 ₰ bei der Königlich Rumänischen Staatsbahn und 3,00 ₰ bei der Grossen Belgischen Centralbahn.

Die Einnahmen für Personenbeförderung überhaupt haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 7 755 (7 555) ℳ
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4 677 (4 797) „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 6 835 (6 812) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 6 593 (6 539) ℳ

Hiervon entfallen: 1. bei den Deutschen Bahnen auf die I. Klasse 358 (341) ℳ, II. Klasse 2 114 (2 064) ℳ, III. Klasse 3 825 (3 762) ℳ, IV. Klasse 1 275 (1 182) ℳ und auf Militärs 183 (206) ℳ; 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf die I. Klasse 326 (342) ℳ, II. Klasse 1 287 (1 341) ℳ, III. Klasse 2 871 (2 924) ℳ, IV. Klasse 40 (43) ℳ und auf Militärs 153 (147) ℳ; 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf die I. Klasse 905 (936) ℳ, II. Klasse 2 099 (2 144) ℳ, III. Klasse 3 620 (3 491) ℳ, IV. Klasse 12 (22) ℳ und auf Militärs 199 (219) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf die I. Klasse 395 (394) ℳ, II. Klasse 1 822 (1 822) ℳ, III. Klasse 3 472 (3 450) ℳ, IV. Klasse 731 (686) ℳ und auf Militärs 173 (187) ℳ

Von den kilometrischen Einnahmen für Personenbeförderung kommen nach Hunderttheilen

Lauf. Nr.	Bahngruppe	auf die I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	Beförderung von Militärs
		Hunderttheile				
1	bei den Deutschen Bahnen	4,6 (4,5)	27 3 (27,3)	49 3 (49,8)	16,4 (15 7)	2 4 (2,7)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . .	6 9 (7,1)	27,5 28,0	61,4 (60,9)	0,9 (0,9)	3,3 (3,1)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen .	13,2 (13,7)	30,7 (31,5)	53 0 (51,3)	0,2 (0,3)	2,9 (3,2)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	6,0 (6,0)	27,6 (27 9)	52,7 (52,8)	11,1 (10,5)	2 6 (2,8)

Aus der vorstehenden Nachweisung ergibt sich, dass bei den Deutschen Bahnen die I. Klasse mit einem verhältnissmässig geringen Antheile zu den Einnahmen beiträgt. Im vorliegenden Berichtsjahre hat sich der Prozentsatz dieser Klasse um 0,1 Hundertstel (gegen 0,3 Hundertstel im Vorjahre) vermindert. Bemerkenswerth ist, dass der Prozentsatz der kilometrischen Einnahmen aus der I. Klasse bei den Elsass-Lothringischen Bahnen und den unter derselben Verwaltung stehenden Wilhelm-Luxemburg-Bahnen, welche jedoch die IV. Klasse nicht besitzen, 11,0 Hundertstel betragen hat, während der geringste Prozentsatz mit 0,1 Hundertstel bei der Crefelder Bahn ermittelt ist. Die stärkste Ausnutzung der I. Klasse hat bei der Niederländischen Rheinbahn mit 20,5 Hundertstel stattgefunden; dieser schlossen sich an die Holländische Eisenbahn mit 17,5, die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn mit 16,8, die Niederländischen Staatseisenbahnen mit 13,7, die Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen mit 12,8 und die Niederländische Centralbahn mit 12,6 Hundertstel. Hinsichtlich der II. Klasse schwanken die kilometrischen Einnahmen zwischen 39,6 Hundertstel bei dem Deutsch-Nordischen Lloyd und — ausgenommen die Preussische Militärbahn (4,8), die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn (10,1), die Ilmebahn (9,9), die Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken (8,1) und die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (5,6) — 10,2 Hundertstel bei der Graz-Köflacher Eisenbahn. Die III. Klasse wurde — ausgenommen die Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt (88,5), die Preussische Militärbahn (88,0), die Ilmebahn (89,0), die Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt (88,6) und die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (9,40) — am stärksten mit 87,5 Hundertstel bei der — die IV. Klasse nicht besitzenden — Crefelder Eisenbahn ausgenutzt. Bezüglich der vortheilhaftesten Ausnutzung der III. Klasse unter den mit allen vier Klassen ausgerüsteten Bahnen steht die Schleswig-Holsteinische Marschbahn mit 79 5 Hundertstel an der Spitze, während die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn mit 29,2 Hundertstel die ungünstigste Stelle einnimmt. Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn erzielte sowohl die ziffernmässig höchste als auch unter den mit allen vier Wagenklassen versehenen Bahnen in der IV. Klasse mit 51,9 Hundertstel die grösste Einnahme.

Von den sämmtlichen Vereinsbahnen wurden vereinnahmt: für Beförderung von Eilgütern 34 362 523 (32 585 692) ℳ, von Frachtgütern (einschliesslich Militärgüter) und zwar a) von Stückgütern 198 891 245 (186 320 004) ℳ und b) von Wagenladungsgütern 952 975 013 (876 355 390) ℳ, von frachtpflichtigen Dienst- und Bau- (Regie-) Gütern 28 587 045 (24 305 330) ℳ, von lebenden Thieren 42 151 896 (40 178 516) ℳ; ferner an Nebenerträgen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw.) 27 660 810 (26 809 543) ℳ

Die aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- usw. Verkehre bei den einzelnen Bahngruppen erzielten Einnahmen sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Einnahmen aus dem Güterverkehre: überhaupt ℳ	für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge ℳ	für jedes Güterwagenachskilometer ₰
1	bei den Deutschen Bahnen .	807 134 828 (747 468 402)	20 665 (19 669)	8,84 (8,86)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	405 530 340 (372 428 278)	16 659 (16 192)	10,49 (10,57)
3	bei den Luxemburg., Niederländ. und anderen Vereinsb.	71 963 364 (66 657 795)	11 930 (11 235)	8,13 (8,03)
4	bei den sämmtlichen Vereinsb.	1 284 628 532 (1 186 554 475)	18 502 (17 727)	9.26 (9,28)

Ueber dem Gesammtdurchschnitte dieser Einnahmen für das Kilometer mittlerer Betriebslänge waren geblieben von den Deutschen Bahnen (ausser den Preussischen Staatsbahnen) 7 — darunter die Main-Neckarbahn mit dem Höchstbetrage von 31 386 ℳ —, von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 14 — darunter die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit dem Höchstbetrage von 89 609 ℳ — und von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen (wie im Vorjahre) nur die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 62 748 ℳ Die geringste Einnahme auf das Kilometer Betriebslänge mit 1 030 ℳ erzielte die Wismar-Karower Eisenbahn. Der Gesammt-Durchschnittssatz auf das Güterwagen-Achskilometer ist von 27 Deutschen Bahnen, den sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen — mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen), der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn — und von 5 Bahnen der Gruppe „Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen“ überschritten worden.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten, Eilgüter, Frachtgüter jeder Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter und lebende Thiere umfassenden, Güterverkehr betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 3,89 (3,93) ₰
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4,71 (4,87) „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 3,69 (3,80) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 4,11 (4,18) „

Im einzelnen bewegten sich diese Einnahmen zwischen 21,31 ₰ bei der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn und 2,59 ₰ bei der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist aus der Zusammenstellung auf Seite 598 ersichtlich.

Nach den Längenverhältnissen sind — wie im Vorjahre — die Einnahmen aus dem Personenverkehre bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen und die Einnahmen aus dem Güterverkehre bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen am höchsten gewesen. Im einzelnen ist die grösste Einnahme aus dem Personenverkehre bei der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 92,0 Hundertstel ermittelt; dieser folgen die Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben mit 87,7, die Leiden-Woerdener Eisenbahn mit 68,3, die Wismar-Rostocker Eisenbahn mit 65,3, die Crefelder Eisenbahn mit 61,2, die Kiel-Flensburger, die Unter-Elbesche und die Holländische Eisenbahn mit je 58,8 Hundertstel usw. Die grösste Einnahme aus dem Güter- usw. Verkehre hatte mit Ausnahme einiger kleinen Nebenbahnen die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 90,1 Hundertstel zu verzeichnen; dieser folgten die Prinz Heinrichbahn mit 89,3, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 87,5 und die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn mit 87,1 Hundertstel usw.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt M.	Gesammteinnahme durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge M.	Gesammteinnahme durchschnittlich für jedes Nutzkilometer M.	Gesammteinnahme durchschnittlich für jedes Achskilometer Pf.	Von der Gesammtsumme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre Hunderttheile	aus dem Güter- usw. Verkehre Hunderttheile	aus sonstigen Quellen Hunderttheile
1	bei den Deutschen Bahnen	1 137 433 900 (1 062 316 061)	29 052 (27 905)	3,95 (3.92)	9,90 (9,93)	27,1 (27,5)	71,0 (70,4)	1,9 (2,1)
2	„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	530 326 101 (493 093 106)	21 780 (21 433)	4,62 (4,61)	11,17 (11,30)	22,1 (23,0)	76,5 (75,5)	1,4 (1,5)
3	„ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	117 507 066 (110 468 426)	19 468 (18 607)	3.23 (3,21)	10,09 (9,93)	35,8 (37,3)	61,2 (60,3)	3,0 (2,4)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 782 963 882 (1 664 555 055)	25 641 (24 840)	4,06 (4,04)	10 24 (10 29)	26.2 (26,9)	72.1 (71,3)	1,7 (1,8)

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen wurden erzielt:

a) auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge — wie im Vorjahre — bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 102 428 M.;
b) auf das Nutzkilometer (mit Ausnahme der Gölnitzthalbahn — 12.75 M. —) ebenfalls bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 12 49 M. und
c) auf das Achskilometer bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit 42,19 Pf.

und die entsprechenden geringsten Einnahmen:

a) auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge (ausgenommen die Militärbahn Banjaluka - Doberlin — 2 052 M. —) bei der Wismar-Karower Eisenbahn mit 2 252 M.;
b) auf das Nutzkilometer ebenfalls bei der Wismar - Karower Eisenbahn mit 0,83 M. (Preussische Militärbahn 0,71 M.) und
c) auf das Achskilometer — wie im Vorjahre — bei dem Direktionsbezirk Breslau mit 6,50 Pf. (Preussische Militärbahn 6,30 Pf.).

Die höchste Gesammteinnahme überhaupt aus allen Quellen hatte unter den Deutschen Bahnen die Königliche Eisenbahndirektion Berlin mit 103 698 925 M., unter den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit 97 376 914 M. und unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau - Wiener Bahn mit 27 556 563 M., während die geringsten Gesammteinnahmen bei den Deutschen Bahnen auf die Farge - Vegesacker Eisenbahn mit 16 992 M., bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf die Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh - Mezebrody mit 33 533 M. und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf die Leiden - Woerdener Eisenbahn mit 232 421 M. entfielen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ausfuhr über Fiume und Hamburg.

Der Oesterreichische Exportverein hat dem Handelsministerium eine Denkschrift überreicht, welche sich mit den Ausfuhrverhältnissen zur See und namentlich mit dem Handel über Triest beschäftigt. Die Denkschrift kommt zum Schlusse auch auf die Deutsche Levantelinie zu sprechen. Vor allem wird darin festgestellt, dass der Verkehr über Triest ab-, über Fiume zugenommen hat. Im Jahre 1888, auf welches sich der letzte amtliche Ausweis bezieht, betrug die gesammte Menge der Ausfuhr über Triest 5.6 Millionen Metercentner, die Ausfuhr über Fiume 9,7 Millionen Metercentner. Ferner behauptet dieselbe, dass der Aufschwung Fiumes in erster Reihe der Tarifpolitik der Ungarischen Regierung zu danken sei, welche zielbewusst den verschiedenen Waaren den Weg anweist, den sie nehmen müssen, weshalb auch für Triest in erster Reihe nur durch wohlfeile Tarife ein vermehrter Zuzug von Ausfuhrwaaren gewonnen werden könne, weshalb der Tarif für Waaren, welche von Wien nach Triest gesendet werden, nicht höher sein sollte, als für Waaren, welche Wien im Durchgangsverkehr nach Triest berühren. Wenn eine Waare von Wien nach Triest eine um 25 % höhere Fracht tragen müsse, als von einem beliebigen Böhmischen Fabrikorte nach Triest, so würde dadurch der gesammte Handel geschädigt, da für die Ausfuhr über Triest vorwiegend die Eisenbahntarife ausschlaggebend seien. Für Böhmen, Mähren und Schlesien, wo die Industrien am dichtesten gruppirt sind, fallen die Bahnfrachtsätze sehr bedeutend ins Gewicht. Hieran betheiligen sich zwar mehrere Bahngesellschaften, aber der Südbahn, als der längsten Strecke, falle in erster Linie die Aufgabe zu, durch Modifikationen dieses ungünstige Verhältniss besser zu gestalten. Es würde ein grosser, allgemeiner Gewinn erzielt werden, wenn die Gütermengen, welche gegenwärtig wegen billiger Bahnfrachten über Deutschland nach Hamburg gesendet und von dort nach dem Orient verschifft werden, ausschliesslich auf vaterländischen Transportmitteln an ihr Ziel gebracht würden. Die Statistik ergibt, dass die direkte Ausfuhr zur See im Vergleiche zur Ausfuhr nach dem Norden eine sehr bescheidene ist. Betrachtet man die Thatsache, dass von 117 Millionen Metercentnern der Gesammtausfuhr 15,3 Millionen Metercentner auf Triest und Fiume, dagegen 88,7 Millionen Metercentner auf die Richtung über Deutschland entfallen, so gelangt man zu dem Schlusse, dass grosse Gütermengen dem inländischen Verkehr zugeführt werden könnten. Wenn nur 5 Millionen Metercentner vom Norden Oesterreichs nach dem Triester Hafen gezogen würden, so würde dies, wenn man nur eine Durchschnittsfracht von 2 fl. annimmt, einen Frachtertrag von 10 Millionen Gulden ergeben, welchen der Handel bisher den ausländischen Verkehrsanstalten vergütete. Besonders auffallend ist es, dass die Lage Triests im Jahre 1883 viel besser war, als im Jahre 1888. Damals belief sich die gesammte Ausfuhr Triests auf 11 Millionen, heute nur auf 8 Millionen, während Fiume damals 9,4 Millionen, jetzt aber 12 Millionen Metercentner verschifft. In Triest ist also ein Rückgang um 2,9 Millionen, in Fiume eine Zunahme um 3,6 Millionen Metercentner eingetreten. — Die Tarife der Ungarischen Regierung haben den Ausfall in Triest verursacht, indem ein grosser Theil der Güter, die früher aus Ungarn und Croatien über Triest gingen, nun den Weg nach Fiume einschlagen; die Ungarische Tarifpolitik hat aber auch eine Vermehrung der Ausfuhr aus Ungarn bewirkt. Die allgemeine Handelsbewegung hat sich durchaus nicht vermindert, sondern ist von 1883 auf 1888 von 141 auf 167 Millionen und besonders nach dem Norden von 100 auf 130 Millionen Metercentner gestiegen. Die Denkschrift geht nun die für die Ausfuhr wichtigsten Waaren der Reihe nach durch, um zu zeigen, wo und inwieweit durch Tarifermässigungen der Verkehr über Triest gehoben werden könnte, und befürwortet diejenigen Vergünstigungen, welche für die Ausfuhr nach dem Schwarzen Meere oder über den Suezkanal hinaus gewährt werden, auf alle Güter, welche über Triest zur See ins Ausland verfrachtet werden, auszudehnen, da es viele Waaren gebe, welche nur wegen der ungünstigen Tarifverhältnisse über Hamburg statt über Triest verfrachtet würden. Ferner befürwortet dieselbe, im Wege einer Konferenz zwischen den sämmtlichen betheiligten Eisenbahnverwaltungen einen Ausfuhrtarif aufzustellen, durch den nicht allein die niedrigsten Einheitssätze eingeführt, sondern auch alle Spezialtarife und nachträglichen Tarifvergünstigungen in Wegfall kommen sollen, da diese Begünstigungen nicht allgemein bekannt sind und daher oft den Zweck verfehlen. Das Handelsministerium wird sodann darin ersucht, Ermittelungen darüber anzustellen, wie es zu ermöglichen sein würde, dass von den nach und vom Norden Oesterreichs sich bewegenden Gütermassen ein entsprechender Theil nach Triest gezogen werden könne, um so einerseits den inländischen Tranportanstalten erhöhte Frachteinnahmen zu verschaffen, andererseits einen Aufschwung des

Handels herbeizuführen. Die Aktion sei um so dringender geworden, seitdem die Errichtung der Levantelinie über Hamburg bekannt geworden und zu besorgen ist, dass von dem Deutsch-Levantinischen Handel, der bisher unsere Monarchie berührte und sich auf 685.000 Metercentner im Jahre 1889 belief, ein grosser Theil den Weg über Hamburg nehmen werde und dass gleichzeitig auch viele Sendungen Oesterreichischer Erzeugnisse aus dem industriereichen Norden nach Hamburg gezogen werden. Die günstige geographische Lage Triests genüge nicht mehr, dieselbe muss mit Wohlfeilheit verbunden werden, um den Wettbewerb mit Hamburg bestehen zu können. Nebst der Verwohlfeilung der Tarife müsste auch eine grössere Häufigkeit der Abfahrten von Triest, eine kürzere Ueberfahrtdauer und ein ermässigter Frachtcensus in Geltung kommen.

Die Deutschen Verbandstarife nach der Levante.

Die in der vorstehenden Denkschrift erbetene Enquete wird Ende dieses Monats stattfinden, nachdem mehrere Handelskammern auf den Wettbewerb aufmerksam machten, welcher angeblich zum Nachtheil unserer Industrie und Verkehrsanstalten mit Hilfe eines kombinirten Eisenbahn- und Schiffstarifs den Deutschen Verkehr mit der Levante und auch mit den Balkanländern über Hamburg leiten soll. Das K. K. Handelsministerium hat nämlich an die Südbahn, als die am Verkehre mit der Levante zumeist betheiligte Eisenbahn, einen Erlass gerichtet, welcher an die Verlautbarung anknüpft, die von den Preussischen Staatsbahnen ausgegangen ist, und hebt hervor, dass der Deutsche Wettbewerb mit Hilfe der neuen bedeutend ermässigten Eisenbahn- und Schiffstarife den Oesterreichischen Interessen neuen Schaden zuzufügen vermöchte. Die Südbahn wird daher eingeladen, eine Konferenz einzuberufen, damit die am Verkehre mit der Levante und den Balkanländern betheiligten Bahnen der Oesterreichischen Kaufmannschaft mindestens annäherungsweise die gleichen tarifarischen Vortheile zugestehen, wie solche seitens der Sächsischen und der Preussischen Staatsbahnen dem Deutschen Handel eingeräumt wurden. Die Regierung empfiehlt aber auch ein Zusammengehen mit den beiden Schifffahrtsgesellschaften und deshalb deren Vertreter beizuziehen, um auch sie zu Tarifvergünstigungen zu vermögen.

Ertheilung und Fristverlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Ingenieur L. Ph. Schmidt in Theresienfeld bei Wiener-Neustadt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Seilbahn oder Zahnradbahn auszuführende Lokalbahn von Triest nach Opcina mit eventueller Verlängerung als schmalspurige Strassenbahn bis Sessana, und dem Alexander Vigolla in Triest für eine schmalspurige Lokalbahn von Triest nach Opcina auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt; ferner die der Firma Lindheim & Co. in Wien bereits früher ertheilte Bewilligung für eine Fortsetzung der bis Tannwald auszubauenden Lokalbahn Reichenberg-Gablonz von Tannwald oder einem anderen Punkte der genannten Lokalbahn zwischen Gablonz und Tannwald bis zur Reichsgrenze bei Neuwelt auf weitere 6 Monate verlängert.

Reform der Frachtentarife.

Der Ungarische Handelsminister hat nach dem augenscheinlichen Erfolge des Zonentarifs bei der Personenbeförderung den Gedanken an die gründliche Umgestaltung des Frachten-Tarifsystems gefasst und schon zu Beginn dieses Jahres den Auftrag zur Vornahme der Vorarbeiten gegeben. Nachdem nun dieselben beendigt sind, soll der Handelsminister bereits einen bestimmten Plan gefasst haben, der zwar z. Z. noch streng geheim gehalten, aber wahrscheinlich gegen Ende dieses Jahres auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen und gleichfalls die Staffel- oder Zonenform besitzen wird.

Ausweise über die Ungarische Getreideausfuhr.

Das Amtsblatt veröffentlicht einen an sämmtliche Eisenbahn- und Schifffahrtunternehmungen gerichteten Erlass des Handelsministers in Angelegenheit der Einsendungen der auf die Getreidetransporte bezüglichen Waarendeklarationen. Zum Zwecke der Orientirung über die im Lande vorhandenen Getreidemengen und über die Ausfuhr derselben wurde das landesstatistische Amt angewiesen, die auf die Getreideausfuhr bezüglichen Angaben eines jeden Monats bis zum 15. des folgenden Monats zusammenzustellen und zu veröffentlichen. Da dies jedoch nur dann möglich ist, wenn das statistische Büreau rechtzeitig in den Besitz der Angaben gelangt, verordnet der Minister folgendes: 1. Die auf den Getreideverkehr bezüglichen Waarenanzeigen sind auf den Eisenbahn- und Schifffahrtstationen abgesondert von den sonstigen Waarenanzeigen zu sammeln und die vom 1. bis 15. des Monats gesammelten Anzeigen am 16., die vom 16. bis zum Schlusse des Monats ausgestellten Anzeigen aber am ersten Tage des folgenden Monats durch die Stationen unmittelbar an das statistische Büreau einzusenden. 2. Hinsichtlich der Ausstellung der Anzeigen bleiben die Bestimmungen der früheren Verordnungen aufrecht. 3. Die Stationsvorstände müssen unter eigener Verantwortung für die pünktliche Einsendung der Anzeigen zu den bestimmten Terminen sorgen; das statistische Büreau wird unmittelbar von den Stationen die Einsendung etwa zurückgebliebener Anzeigen einfordern und die Direktionen verständigen, falls die Einsendungen mangelhaft oder verspätet einlangen. Für die Einsendungen wird die Portofreiheit gewährt.

Die Reform des Personentarifes auf den Privatbahnen.

Wie bereits s. Z. gemeldet, wurde der Aussig-Teplitzer Bahn und der Buschtěhrader Bahn vom Handelsministerium aufgetragen, den Kreuzertarif am 1. Oktober in Wirksamkeit zu setzen. Die übrigen Bahnen, welche der gesetzlichen Regelung der Tarife unterworfen sind, wurden damals aufgefordert, bis zum 15. Juli bekannt zu geben, von welchem Zeitpunkte ab sie den Reformtarif einführen wollen. Desgleichen wurden jene Bahnen, welche bis zu einem gewissen Grade ein freies Tarif-Bestimmungsrecht besitzen, eingeladen, Vorschläge bezüglich der Ermässigung ihrer Personentarife zu unterbreiten. Von allen diesen Bahnen hat nur die Südbahn einen neuen Tarif vorgelegt, und zwar jenen, der auch in Ungarn eingeführt werden sollte, vom Handelsminister aber abgelehnt wurde. Die Verwaltung der Südbahn hat sich hiernach entschlossen, den Tarif, dessen Neuerungen weiter unten mitgetheilt werden, nur auf den Oesterreichischen Linien und zwar am 1. September d. J. in Kraft zu setzen, während die Nordwestbahn darlegte, dass die Einführung des Kreuzertarifes aus finanziellen Gründen unthunlich sei, weshalb sie sich nur bereit erklärte, einzelne Modifikationen des geltenden Tarifes durchzuführen. Die Wien-Pottendorfer Bahn bestreitet das Recht der Regierung, auf die Tarif-„Sätze“ Einfluss zu nehmen; weil die Tarif-„Bestimmungen“, welche der Einflussnahme der Regierung unterliegen, sich nur auf die Anwendung des Tarifes, aber nicht auf die Fahrpreise beziehen. Die Böhmische Westbahn hat auf die vor einigen Wochen eingeführte Tarifermässigung verwiesen, hält es daher vorläufig nicht für nothwendig, weiter zu gehen. Auch die Böhmische Nordbahn lehnt unter Hinweis auf die finanzielle Lage die Ermässigung des Personentarifes ab. Alle anderen Bahnen, namentlich die Carl Ludwigbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, haben um eine Erstreckung der Frist, binnen welcher Vorschläge zu unterbreiten wären, gebeten.

Der neue Personentarif der Südbahn.

Auf den Ungarischen Linien wird infolge der vorerwähnten Ablehnung seitens der Ungarischen Regierung, die Gesellschaft sich vorläufig auf die Beseitigung des Goldagio-Zuschlages im Personenverkehre beschränken. Der neue, auf den Oesterreichischen Linien in Kraft tretende Personentarif beruht auf der Eintheilung in 3 Zonen. In der 1. Zone von 1—300 km tritt eine 15% Ermässigung des Fahrpreises aller Klassen ein; in der 2. Zone von 301—450 km beträgt die Ermässigung 20%, in der 3. Zone, welche die Entfernungen von mehr als 450 km umfasst, steigt die Ermässigung gegenüber dem bisherigen Preise bis auf 42½%. Gegenwärtig beträgt bei den Postzügen der Südbahn der Tarifsatz für die Person und das Kilometer: 5,46, 4,10 und 2,73 kr. für die I. bezw. II. und III. Klasse.

Nach dem neuen Tarife stellt sich der Tarifsatz folgendermaassen:

	I. Klasse kr.	II. Klasse kr.	III. Klasse kr.
1. Staffel	4,75	3,56	2,27
2. „	3.80	2,85	1.90
3. „	2,70	2 00	1,35

Der Fahrpreis für eine Strecke, welche über eine Zone hinausreicht, setzt sich aus den Tarifsätzen der einzelnen Zonen zusammen. Beispielsweise wird ein Reisender, welcher mit dem Postzuge eine Strecke von 500 km in der II. Klasse fährt, für die ersten 300 km 3,56 kr. für das Kilometer bezahlen, für die darauffolgenden 150 km 2,85 kr. für das Kilometer und auf den letzten 50 km 2 kr. für das Kilometer. Bisher musste er für jedes der 500 km 4.1 kr. bezahlen. Der Fahrpreis für die bezeichnete Strecke stellte sich bisher auf 20,50 fl., nach dem neuen Tarife wird sich dieser Fahrpreis auf 15,95 fl. ermässigen, (10,68 fl. + 4,27 fl. + 1 fl.). Die hier aufgestellten Sätze gelten für Postzüge. Bei Schnellzügen tritt ein Zuschlag von 20% ein. Die Tarifsätze für gemischte Züge sind um rund 35% niedriger gerechnet, als jene der Postzüge. Alle diese Tarifsätze gelten nur insofern, als nicht aus Wettbewerbsrücksichten schon jetzt ein niedrigerer Fahrpreis besteht. Hin- und Rückfahrkarten, Abonnements- und Zeitkarten sowie Vereins-Reisehefte und Freigepäck bleiben bestehen. Für den Wiener Lokalverkehr wird wahrscheinlich, allerdings erst später, für die erste, bis Wiener-Neustadt reichende Zone eine Preis-

ermässigung eingeführt werden. Die jetzige Begünstigung des Wiener Lokalverkehrs soll auch auf die wichtigsten Verkehrspunkte in den Provinzen übertragen werden.

Petroleummotoren-Trambahn.

Die Eröffnung der vom Wiener Praterstern zur Rotunde, in welcher die land- und forstwirthschaftliche Ausstellung stattfindet, führenden Trambahn, deren Motor Petroleum bildet, fand am 4. Juli d. J. statt.

Eröffnung von Stationen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Am 12. Juli d. J. ist die zwischen Szeged und Horgos gelegene Station Röszke für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die bisher nur dem Personen- und Wagenladungsgüter-Verkehre dienende Haltestelle Oerményes ist seit dem 15. Juli d. J. auch für den Gepäck- und Eilgut-Verkehr eingerichtet worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die an der Bahnstrecke Wien-Gmund gelegene Station Greifenstein-Altenberg, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr diente, ist am 15. Juli d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Generalversammlung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn am 24. Juli d. J.

Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass die Einnahmen für 1889 sich auf 768 012 fl., die Ausgaben auf 399 930 fl. beliefen. Durch grössere Bahnerhaltungs- und Zugförderungskosten sind erhebliche Mehrausgaben entstanden. Der Betriebsüberschuss beträgt daher nur 368 082 fl. gegen 405 107 fl. im Vorjahre, erhöht sich jedoch durch die Zinsen auf 370 363 fl. Die Verzinsung und planmässige Tilgung der Prioritäten nahmen 325 184 fl. in Anspruch, d. i. um 3 224 fl. weniger als im Vorjahre, was darin seinen Grund hat, dass der Goldkurs gegen das Vorjahr zurückgegangen ist. Die Abschreibungen betragen 4 624 fl. Es verbleibt somit nach Hinzuziehung des Vortrages vom vorigen Jahre ein Betrag von 43 899 fl. Die Direktion schlägt vor, dem Reservefonds den statutenmässigen Antheil in Höhe von 5 % zuzuweisen, den Betrag von 37 528 fl. zur Einlösung des am 1. Juli fälligen Kupons mit 1 fl. Oe. W. zu verwenden und den Restbetrag von 4 343 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Direktion hat beschlossen, am 1. d. Mts. auf den gesellschaftlichen Linien den Personentarif der Ungarischen Staatsbahnen einzuführen. Nachdem die Ungarische Regierung die Bewilligung zur Ausgabe neuer Prioritäten auch an die Bedingung geknüpft hat, dass der auf Ungarischem Gebiete liegende Theil der Verbindungsbahn Neufeld-Ebenfurt in einer von der Regierung zu bestimmenden Frist eigenthumsrechtlich erworben werde, wurde dieser Gegenstand auf die Tagesordnung gestellt und seitens der Direktion beantragt, die Generalversammlung möge sie zur Erwerbung der Theilstrecke ermächtigen. Die Versammlung nahm sämmtliche Anträge der Direktion an und ertheilte die geforderte Ermächtigung.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die durch den häufigen Wetterumschlag hervorgerufene Besorgniss für die rechtzeitige Einbringung der reichen Ernte, sowie der Mangel an neuer Waare auf der von vielen auswärtigen Käufern stark besuchten Fruchtbörse, bewirkten eine Verstimmung der Spekulation, welche durch die Russische Note wegen der Bulgarischen Bischöfe an die Pforte und den Rückgang des Silberpreises noch erhöht wurde. Die sonst sehr erfreuliche noch andauernde Besserung unserer Geldwährung liess auch die geschmälerte Kaufkraft des Auslandes befürchten; deshalb waren auch Bahnwerthe matt gehalten. So notirt Nordbahn (2775), Carl Ludwigbahn (202,50), Nordwestbahn (213.75) und Elbethalbahn (231,25) weichend, während Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (237) und Südbahn (137,25) sich der vorwöchentlichen Notiz entsprechend hielten. Etwas lebhafter waren diejenigen Böhmischen Bahnen, welche sich an der Vereinbarung über die Versorgung der Stadt Reichenberg mit Braunkohle betheiligten.

Aus den Geschäftsberichten Oesterreichischer Eisenbahnen.

Buschtêhrader Bahn.

Dem Geschäftsberichte der Buschtêhrader Bahn entnehmen wir zur Vervollständigung unseres Berichtes in Nr. 42 S. 430 d. Ztg. noch die nachstehenden Mittheilungen:

Unternehmen Lit. A: Befördert wurden: 498 933 (+ 28 976) Personen, 2 182 (+ 79) t Gepäck, 7 947 (+ 809) t Eilgut und 2 640 005 (+ 236 819) t Güter, darunter 1 623 394 (+ 108 151) t Kohle. Die Roheinnahmen des Lit. A-Unternehmens betrugen 3 479 655 (+ 246 313) fl. Hiervon entfielen: Auf den Personenverkehr 474 262 (+ 19 577) fl., auf den Güterverkehr 2 846 160 (+ 250 101) fl. und auf die verschiedenen Einnahmen 159 233 (— 23 366) fl., somit auf jedes Kilometer Betriebslänge durchschnittlich 16 793 (+ 1 188) fl. Die Betriebsausgaben betrugen 1 128 265 (+ 94 000) fl. und gruppiren sich wie folgt: Allgemeine Verwaltung 55 816 (+ 1 275) fl., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 382 802 (+ 40 255) fl., Verkehrs- und kommerzieller Dienst 415 933 (+ 23 098) fl., Zugförderungs- und Werkstättendienst 273 712 (+ 29 371) fl. Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen beziffert sich auf 32,42 gegen 31,99 % im Jahre 1888. Die besonderen, zu den Betriebskosten nicht gehörigen Auslagen, als: Steuern, Stempel usw., betrugen 260 700 (+ 1 443) fl. Der Betriebsüberschuss des A-Unternehmens beziffert sich demnach auf 2 090 691 (+ 150 869) fl. Hierzu kommt der halbe Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes mit 185 528 fl. (gegen 166 282 fl. im Vorjahre), so dass der gesammte Ueberschuss 2 276 219 fl. beträgt. Davon gehen ab: Passivzinsen 1 657 fl., Prioritätszinsen 831 803 (863 560) fl. und die Prioritäts-Amortisationsquote von 174 860 (171 497) fl., zusammen 1 008 320 fl. Der Reinertrag der Strecke A beziffert sich somit auf 1 267 898 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1888 mit 86 085 fl. auf 1 353 964 fl. (gegen 1 166 391 fl. im Vorjahre). Es stehen somit nur 187 573 fl. mehr zur Verfügung der Generalversammlung als im Vorjahre. Die vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Mehrdividende (52,5 gegen 47,25 fl.) erfordert rund 100 000 fl.

Unternehmen Lit. B: Es wurden befördert: 816 836 (+ 26 295) Personen, 4 804 (+ 130) t Gepäck, 8 457 (+ 457) t Eilgut und 2 733 301 (+ 434 000) t Güter, darunter 2 068 732 (+ 357 471) t Kohle. Die Roheinnahmen betrugen 4 389 703 (+ 557 317) fl.; hiervon entfielen auf den Personen- und Gepäckverkehr zusammen 735 264 (+ 31 766) fl., auf den Güterverkehr 3 487 287 (+ 551 340) fl. und auf die verschiedenen Einnahmen 167 152 (+ 25 789) fl. Die kilometrischen Roheinnahmen betrugen 17 001 (+ 2 169) fl. Die Betriebsausgaben stellen sich auf 1 435 975 (+ 154 497) fl. und gruppiren sich folgendermaassen: Allgemeine Verwaltung 77 405 (+ 1 389) fl., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 455 622 (+ 38 158) fl., Verkehrs- und kommerzieller Dienst 548 509 (+ 53 944) fl., Zugförderungs- und Werkstättendienst 354 439 (+ 61 005) fl. Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen stellt sich auf 32,71 gegen 33 44 % im Jahre 1888. Die nicht zu den Betriebskosten gehörigen Auslagen, als: Steuern, Stempel usw., erforderten 240 671 (+ 18 310) fl., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 2 713 056 (+ 384 509) fl. ergibt. Rechnet man hierzu den halben Betriebsuberschuss des Kohlenwerkes mit 185 528 fl. (gegen 166 282 fl. im Vorjahre) und die Aktivzinsen mit 1 369 fl. (gegen 18 598 fl. Passivzinsen), so stellt sich ein Gesammtüberschuss von 2 899 953 (+ 405 124) fl. heraus. Werden hiervon die Prioritätszinsen mit 1 022 417 (1 009 266) fl. und die Prioritäts-Amortisationsquote mit 214 930 (200 433) fl. in Abzug gebracht, so verbleibt ein Reinertrag von 1 662 606 (+ 396 075) fl. und zuzüglich des vorjährigen Gewinnsaldos von 47 115 fl. ein Betrag von 1 709 722 fl. gegen 1 347 402 fl. im Jahre 1888.

Durch vorgenommene Neuherstellungen und bauliche Veränderungen erhöhte sich das Bahnbaukonto Lit. A um 52 910 fl. und das der Strecke B um 228 861 fl. Die für Erneuerungsbauten aus dem Erneuerungsfonds Lit. B bestrittenen Auslagen betrugen 59 252 fl. An Fahrbetriebsmitteln wurden im Jahre 1889 angeschafft: 8 Lastzuglokomotiven, 8 Tender, 6 Personenwagen, 1 Post-Ambulanzwagen, 12 Gepäckwagen, 40 offene Güterwagen und 400 Kohlenwagen. Die Kosten dieser Anschaffungen betrugen 938 666 fl., wovon 396 030 fl. auf Lit. A und 542 636 fl. auf Lit. B entfallen. Ferner wurden mit Rücksicht auf die wachsenden Verkehrsbedürfnisse im Oktober 1889 4 Tenderlokomotiven, 11 Lastzuglokomotiven, 11 Tender, 600 Kohlenwagen, 100 gedeckte und 60 offene Lastwagen für das Jahr 1890 neu bestellt. Der Stand der Fahrbetriebsmittel war Ende 1889 folgender: 116 Lokomotiven, 114 Tender, 209 Personenwagen, 4 449 Güterwagen, darunter 3 472 Kohlenwagen.

Aus Sachsen.

Eröffnung der Neubaulinien Freiberg-Halsbrücke und Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Zweigbahn Brand-Langenau.

Wie wir bereits in Nr. 55 S. 555 dieser Zeitung mittheilten, sind am 15. Juli d. J. die normalspurigen Sekundärbahnlinien Freiberg-Halsbrücke (7,453 km lang) und Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf (11.839 km lang) mit Zweigbahn Brand-Langenau (4,210 km lang) dem Betriebe übergeben worden. Die Linie Freiberg-Halsbrücke enthält ausser dem Anschlussbahnhofe Freiberg die Haltestellen Schachtbahnhof Freiberg und Tuttendorf, sowie den Endbahnhof Halsbrücke; die Linie Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf die Anschlusshaltestelle Berthelsdorf, den Bahnhof Brand, den Haltepunkt Müdisdorf und den Endbahnhof Grosshartmannsdorf; endlich die Zweigbahn Brand-

Langenau den Anschlussbahnhof Brand, die Haltestellen Erbisdorf und Himmelsfürst und den Endbahnhof Langenau. Die Linie Freiberg-Halsbrücke benutzt vom Freiberger Bahnhof in 412,5 m Ostseehöhe den Bahnkörper der Freiberg-Moldauer Linie, wendet sich dann nordöstlich, übersetzt die Dresden-Werdauer Eisenbahn auf einer Brücke von 33 m Spannweite und erreicht bald darauf die grösste Höhe von 418 m über der Ostsee. Nach kurzem Falle i. V. 1:70 und einer Horizontale von ungefähr 1 km Länge fällt die Linie, nur durch eine kurze Horizontale beim Dorfe Tuttendorf unterbrochen, fortwährend i. V. 1:45 bis auf den in 326 m ü. d. O. liegenden Bahnhof Halsbrücke herab. Somit ist die bereits längst geplante und schon einmal im Jahre 1858 von den Ständen bei Genehmigung der Hauptlinie Tharandt-Freiberg genehmigte Zweigbahn nunmehr zur Ausführung gelangt. Die Linie Berthelsdorf-Groshartmannsdorf steigt bis auf 510 m, die Zweigbahn Brand-Langenau bis auf 482 m ü. d. O.

Die genannten Linien dienen wesentlich mit fiskalischen Interessen, da sie eine Schienenverbindung zwischen den bei Brand und nordöstlich von Freiberg gelegenen fiskalischen Erzschächten einerseits und den fiskalischen Halsbrückener und Muldener Hütten andererseits herstellen. Bis jetzt war die Zufuhr und Abfuhr nach und von diesen Hütten auf dem Landwege bei den zu überwindenden bedeutenden Steigungen sehr ungünstig, so dass durch Ausführung der Bahnlinien eine wesentliche Ersparniss an Transportkosten für die Hütten eintreten wird. Z. B. haben allein die Transportkosten für die zwischen Bahnhof Freiberg und Halsbrücke jährlich beförderten 25 000 t in den letzten Jahren durchschnittlich 60 000 ℳ betragen. Hierbei sind die von den Schächten nach Halsbrücke bezogenen Erze noch nicht in Rechnung gestellt.

Besonderes Interesse bietet bei Halsbrücke die daselbst erbaute, dem dortigen Hüttenwerke dienende Riesenesse, die bis jetzt höchste Esse der Welt.

Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Die als Bahnkörper oder Wege benutzten Eisenbahn- (bahnfiskalischen) Grundstücke, auch die zu beiden Seiten von selbständigen Jagdbezirken begrenzten Bahnkörper und Wege sind nicht um dieser Eigenschaft willen von dem gemeinschaftlichen Jagdbezirke ausgeschlossen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 4 des Jagdpolizeigesetzes vom 7. März 1850 bilden alle Grundstücke eines Gemeindebezirks, welche nicht zu den im § 2 daselbst gedachten gehören, — und hierzu sind die fraglichen bahnfiskalischen Grundstücke nicht zu rechnen — einen oder mehrere Jagdbezirke. Das Gesetz unterscheidet bei der Zuweisung zu den gemeinschaftlichen Jagdbezirken nicht, ob auf den betreffenden Grundstücken die Ausübung der Jagd, unter welcher jede Handlung zu verstehen ist, durch welche jemand Wild okkupirt oder auch nur aufsucht, verfolgt oder ihm nachstellt, um es lebend oder todt in Besitz zu nehmen, rechtlich oder thatsächlich erschwert ist, insbesondere gewisse Arten der Ausübung der Jagd verboten oder unmöglich sind. Im Gegentheil kann auf zwei gesetzliche Bestimmungen hingewiesen werden, welche einzelne Arten der Jagdausübung verbieten, an dieses Verbot aber die Ausschliessung aus dem gemeinschaftlichen Jagdbezirke nicht knüpfen. Die eine Bestimmung enthält § 8 des Jagdpolizeigesetzes in Verbindung mit § 5 des Gesetzes vom 31. Oktober 1848, wonach im Umkreise von Pulvermagazinen usw. die Jagd mit Feuergewehr nicht ausgeübt werden darf und die andere § 5 des Gesetzes vom 20. August 1883, wonach das Jagdrecht auf künstlichen Anlandungen zwar den Uferbesitzern zusteht, die Ausübung desselben aber „abgesehen von den Vorschriften der Jagdpolizeigesetze“ der Beschränkung unterliegt, dass die Strombauverwaltung das Betreten der Anlandung zu verbieten berechtigt ist. Auch für die zu beiden Seiten von selbständigen Jagdbezirken begrenzten Theile des Eisenbahnkörpers kann eine rechtliche Sonderstellung aus dem Gesetze nicht hergeleitet werden. Die gegen die Ausführung des Vorrichters, dass die als Bahnkörper oder als Wege benutzten Grundstücke nicht um dieser Eigenschaft willen von dem gemeinschaftlichen Jagdbezirke ausgeschlossen seien, gerichtete Revisionsbeschwerde war daher zu verwerfen. Uebrigens kann dahingestellt bleiben, ob Grundstücke, welche nach § 4 des Jagdpolizeigesetzes zum gemeinschaftlichen Jagdbezirke gehören, ohne Rücksicht darauf, ob sie mitverpachtet sind, an den Erträgnissen der Jagd theilnehmen und ein etwaiges Versehen der Gemeindebehörde bei der Verpachtung nicht von dem übergangenen Eigenthümer allein, sondern von allen in gleicher Weise getragen werden muss. Aus den vom Beklagten vorgelegten Verhandlungen über die Gemeindejagdverpachtung im Jahre 1883, insonderheit aus den Bedingungen, welche der Verpachtung zu Grunde gelegt wurden, ergibt sich nämlich, dass von den gemeinschaftlichen Jagdbezirken damals nur ausgeschlossen sein sollten: a) die land- und forstwirthschaftlich benutzten Flächen von mindestens 300 Morgen, welche ein Besitzthum bilden, sofern die Besitzer sich nicht an den gemeinschaftlichen Jagdbezirk angeschlossen haben; b) alle dauernd und vollständig eingefriedigten Grundstücke und Gärten und c) die erkennbar bezeichneten, isolirt belegenen Höfe, während aus den gleichfalls vom Beklagten vorgelegten Verhandlungen über die Gemeindejagdverpachtung im Jahre 1889 für die 6 Jahre von Eröffnung der Jagd nach der Ernte des Jahres 1890 bis zum Aufgange der Jagd des Jahres 1896 und aus den dieser neuesten Verpachtung zu Grunde gelegten Bedingungen hervorgeht, dass in die letzten Bedingungen, abweichend von denen des Jahres 1883 die ausdrückliche Bestimmung aufgenommen ist, dass auch „Eisenbahnen“ von der Verpachtung ausgeschlossen sein sollen. Danach müssen die sämmtlichen in der Klage bezeichneten bahnfiskalischen Grundstücke, also auch die beiden von selbständigen Jagdbezirken begrenzten Bahnkörper als im Jahre 1883 für die Zeit bis zum Aufgange der Jagd des Jahres 1890 mitverpachtet angesehen werden. Bei dieser Sachlage erscheinen die seitens des Beklagten gegen den vollen Klageanspruch gemachten Einwendungen hinfällig und musste Beklagter daher für verpflichtet erachtet werden, bei Ermittelung des nach § 11 des Jagdpolizeigesetzes dem Eisenbahnfiskus zustehenden Antheils an dem Jagdpachtvertrage von 1889/90 auch diejenigen Theile des Bahnkörpers zu berücksichtigen, welche zu beiden Seiten von selbständigen Jagdbezirken begrenzt werden.“ (Erk. des III. Senats des Preuss. Ober-Verwalt.-Ger. vom 27. März 1890; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. XI S. 403 f.)

Verschiedenes.

Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Ungarn.

Nach dem von dem Verwaltungsausschuss herausgegebenen Rechenschaftsbericht wurden im Jahre 1889 insgesammt 109 Tarife (gegen 90 Tarife im Vorjahre) benutzt, von welchen 77 (40) mit und 32 (50) ohne Antheilstabellen waren.

Insgesammt wurden abgerechnet: 32 731 484 fl. Noten, 57 049 fl. Gold, 368 923 ℳ, 3 482 905 Frcs. und 5 287 R. Hierunter befinden sich an reinen Transporteinnahmen 17 875 104 fl. Noten, 15 816 fl. Gold, 1 412 ℳ und 2 369 803 Frcs.

Behandelt wurden insgesammt 868 513 Vertheilungsposten und zwar 804 549 regelmässige und 63 919 aktenmässige Posten. Die Kosten für den Vertheilungsposten stellten sich wie folgt: Personen 3,340 kr., Militär 3,152 kr., Gepäck 1,917 kr. und Güter 4,332 kr. Der aktenmässige Posten kostete 11,08 kr. Trotz der Einführung der Antheils-Berechnungshefte vertheuerte sich der Güter-Vertheilungsposten nur um 0,047 kr.

Im Anschlussverkehre wurden 510 887 Güterkarten mit 954 686 Rechnungsposten behandelt und an Einnahmen 4 045 906 fl. Noten und 14 027 ℳ abgerechnet. Die Kosten einer Frachtkarte einschl. Abrechnung betrugen 3,92 kr. und eines Rechnungspostens 2,09 kr.

Kartellverkehre wurden 15 behandelt und im Laufe des Rechnungsjahres 13 Abschlüsse vorgenommen, aus welchen Saldi von 167 115 fl. Noten, 80 936 ℳ und 4 684 Frcs. hervorgingen.

Ausgegeben wurden 34 Dienstvorschriften, 137 Preisermässigungsverzeichnisse mit 665 Posten und 93 verschiedene Veröffentlichungen mit 1 446 Posten.

Im Jahre 1889 sind dem Abrechnungsbüreau die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, die Direktion der Bulgarischen Staatsbahnen und die Torontaler Lokaleisenbahn-Gesellschaft beigetreten, dagegen die Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn, die Ungarische Westbahn und die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft aus der Reihe der selbständigen Theilnehmer geschieden.

Wilhelm-Luxemburgbahnen.

Der in der Generalversammlung vorgelegte Rechnungsabschluss für das Jahr 1889 ergibt einen Ueberschuss von 758 024 Frcs. gegen 738 496 Frcs. im Vorjahre. Die Dividende wurde, wie damals auf 15 Frcs. gleich 3 % für die 48 825 alten Aktien und 10 Frcs. für die 383 Vorzugsaktien festgesetzt, wobei 21 839 Frcs. zum Vortrag auf neue Rechnung bleiben.

Delagoabahn.

Portugal, England und Nordamerika haben sich dahin geeinigt, die Schweiz zu ersuchen, drei ihrer höchsten juristischen Beamten zu bezeichnen, welche als Schiedsrichter die Entschädigungssumme feststellen sollen, die Portugal für die Aufhebung der Konzession der Delagoabahn zahlen soll.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Druckfehlerberichtigung. Auf Seite 21 des Nachtrages V zum Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif Theil II, Heft 2 sind die Frachtsätze für Kleie von Szegimalom und Ungvár nach Rothenburg a/Od. von 2,43 bezw. 2,66 *M.* auf 3,43 bezw. 3,66 *M.* zu berichtigen.

Diese berichtigten Sätze treten am 15. September cr. in Kraft.

Breslau, den 31. Juli 1890. (1684)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) gelangt mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der Nachtrag VIII zu Theil II, Heft 3 des Verbands-Gütertarifes (Saarbrücken-Bayerischer Verkehr) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält direkte Frachtsätze für den Verkehr mit den Bayerischen Lokalbahnstationen, Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 8 für Thomasschlacken, ferner den Ausnahmetarif Nr. 10 für Roherze und Berichtigungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Endbahnen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 23. Juli 1890. (1685)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Stationen der Eutin-Lübecker Eisenbahn. Zum Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr vom 1. April 1878 tritt mit dem 1. August d. J. der Nachtrag V in Kraft, durch welchen Tarifsätze für den Verkehr mit Travemünde zur Einführung gelangen.

Exemplare des Nachtrags sind in unserem Verwaltungsbüreau hierselbst zu haben.

Lübeck, den 29. Juli 1890. (1686)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. kommt ein neuer Mecklenburgischer Verbandsgütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd und der Mecklenburgischen Südbahn zur Einführung, durch welchen der bisherige Tarif vom 15. Januar 1889 nebst Nachträgen, ausgenommen die Tarifsätze zwischen Station Schwartau der Eutin-Lübecker Eisenbahn und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn, aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält vielfach Ermässigungen und ist von den Verbandsstationen zum Preise von 0,50 *M.* käuflich zu beziehen.

Schwerin, den 29. Juli 1890. (1687)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 10. August d. J. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 (Holzstoff) zwischen Mährisch-Ostrau und Grimma (ob. und unt. Bhf.), sowie Leipzig (Dresdn. Bhf.) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 25. Juli 1890. (1688)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. kommen die für den Güterverkehr mit der an der Linie Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt gelegenen Verkehrsstelle Breitenhof bestehenden Beschränkungen in Wegfall.

Bis auf weiteres erfolgt die Frachtberechnung für die Strecke Erla-Breitenhof nach 8 km und für die Strecke Erlabrunn-Breitenhof nach 3 km Entfernung.

Dresden, am 29. Juli 1890. (1689)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die Tarife für die direkten, überseeischen Güterverkehre über Königsberg (Pillau), Grajewo nach den bekannten Russischen Stapelplätzen, sowie die sämmtlichen für den Import nach Russland im Moskau - Königsberger und Preussisch-Russischen Verbandtarif nebst Nachträgen enthaltenen direkten Frachtsätze bleiben bis zum 1. Januar 1891 n. St. in Kraft.

Direktion. (1690H&V)

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 15. September d. J. tritt der für die Beförderung von Roheisen aller Art, Luppen und Luppenstäben etc. zur Ausfuhr nach Belgien und darüber hinaus von den Hochofenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) sowie der Eisern - Siegener Bahn nach Herbesthal transit bestehende Ausnahmetarif H ausser Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 28. Juli 1890. (1691)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag 18 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für die in den Direktionsbezirk Hannover übergegangenen Stationen der vormaligen Unterelbeschen Bahn mit Stationen der rechtselbeschen Privatbahnen und für einzelne andere Stationsverbindungen, Aufnahme der Station Gotha in den Ausnahmetarif 24 für Schiefertafeln etc., einen Ausnahmefrachtsatz für Roheisen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern von Peine nach Lübeck, sowie Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandststationenen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. Juli 1890. (1692)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag XII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Ausser einigen Berichtigungen enthält derselbe Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie Entfernungen und Frachtsätze der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, sowohl unter sich, als auch mit sämmtlichen diesseitigen Stationen einschliesslich der Hohenebra-Ebeleber, der Cronberger und der Kerkerbachbahn. Ferner sind in dem Kilometerzeiger Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Neubaustrecken Bernburg - Calbe a/S., Gifhorn-Isenbüttel - Meine und Jerxheim - Nienhagen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg enthalten, sowie anderweite Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen. Ausserdem ist die Station Stumsdorf in den Ausnahmetarif 13 für Braunkohlen etc. aufgenommen worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist.

Frankfurt a/M., den 28. Juli 1890. (1693)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem vom 1. Juni 1887 ab gültigen Staatsbahn - Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Hannover kommt am 1. August d. J. der Nachtrag 12 zur Einführung, welcher neben Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge auch direkte, theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Unterelbeschen Eisenbahn, sowie neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die auf Deutschem Gebiet belegenen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn enthält.

Zur Aufhebung gelangen durch diesen Nachtrag:

1. der Rheinisch - Niederdeutsche Verbands-Gütertarif, bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der ehemaligen Unterelbeschen Eisenbahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten- und der Niederländischen Staatseisenbahn andererseits, vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen,
2. der Deutsch - Niederländische Verbands - Gütertarif, Heft 1, bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Goch und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft und Stationen des Direktionsbezirks Hannover, vom 15. Januar 1887 nebst Nachträgen.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. Juli 1890. (1694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der mit unserer Bekanntmachung vom 20. März l. J. veröffentlichte direkte Frachtsatz für die Beförderung von auf eigenen Rädern laufenden zweiachsigen Eisenbahnwagen ab La Sambre nach Bretten wird mit Wirkung vom 1. August l. J. auf 83 Frcs. 37 Cts. für den Wagen herabgesetzt.

Gleichzeitig wird dessen Gültigkeit auf den Verkehr von La Sambre, Station der Belgischen Nordbahn, ausgedehnt.

Ferner wird letztere Station ab 1. August l. J. mit den Frachtsätzen der gleichnamigen Station der Grossen Belgischen Centralbahn in den Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Belgischen und Badischen Stationen (Tarifheft VI b des Belgisch - Südwestdeutschen Verbandes vom 1. März 1888) aufgenommen.

Karlsruhe, den 29. Juli 1890. (1695)
Generaldirektion.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg (Kohlentarif Nr. 7 vom 1. Juli 1888). Am 1. August l. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Reden Grube nach Marstetten-Aitrach der Ausnahmefrachtsatz von 1,01 *M.* für 100 kg in Kraft.
Köln, den 27. Juli 1890. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Die Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Badischen Staatsbahnen und einer grösseren Anzahl Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt am Main und Köln (linksrh.), welche nach unserer Bekanntmachung vom 23. Juli d. J. vom 1. August ab aus dem obenbezeichneten Tarifheft ausscheiden und in den Tarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern treten sollten, verbleiben bis auf weiteres (bis zur Einführung des Süddeutschen Ausfuhrtarifs) in dem Tarifheft für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern und gelangen nunmehr zu den im II. Nachtrage zu diesem Tarif enthaltenen Bestimmungen im Kartirungswege zur Anwendung.
Breslau, den 29. Juli 1890. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. August d. J. erscheint Nachtrag VII zum Gütertarife für vorgenannten Verkehr.
Derselbe enthält u. a. Bestimmungen über Privatanschlüsse und Lagerplätze, Umstellungsgebühr, Ortsfracht, Bestimmungen über den Verkehr mit den Haltestellen Deuben und Theissen, verschiedene Frachtermässigungen im Verkehre mit Station Lichtenfels der Werrabahn, Aenderungen zum Kilometerzeiger, sowie Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Mauersteine von Pretzsch nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.
Erfurt, den 28. Juli 1890. (1698)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt am Main etc.-Berlin. Für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main einschliesslich der Cronberger-, der Hohenebra-Ebeleber- und der Kerkerbach-Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits tritt mit dem 1. September d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft.
Neben mehrfachen erheblichen Ermässigungen kommen durch denselben auch vereinzelte Frachterhöhungen zur Einführung, letztere jedoch erst mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab. Bis dahin bleiben die seitherigen niedrigeren Entfernungen bezw. billigeren Frachtsätze in Geltung.
Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Staatsbahn-Gütertarif vom 1. April 1885 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter- bezw. Eilgutabfertigungsstellen, woselbst auch der Tarif käuflich zu erhalten ist.
Frankfurt a/M., den 29. Juli 1890. (1699)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Gültig vom 1. August d. J. werden die Hefte A. 7, B. 7 u. C. 7 zum Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) und Elberfeld sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den auf Niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der Grand Central Belge und der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn andererseits herausgegeben. Durch diese Tarifhefte werden die bezüglichen Frachtsätze der Gütertarife für den Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verkehr vom 1. Juli 1881, den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen (Grand Central Belge) Verkehr — Tarifheft III — vom 15. September 1880 und den Deutsch-Belgischen Verkehr — Tarifheft III — vom 1. Januar 1881 nebst der zu diesen erschienenen Nachträge aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. September d. J. in Gültigkeit.
Die Tarifhefte sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.
Elberfeld, den 28. Juli 1890. (1700)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. August 1890 tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Köln (linksrheinisch) sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Bahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linie) ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Verkehr (Theil II) vom 15. Oktober 1884 nebst Nachträgen aufgehoben wird.
Durch den neuen Tarif wird die direkte Abfertigung von Gütern für verschiedene Stationsverbindungen wegen zu geringen Verkehrs aufgehoben; im übrigen werden fast durchweg Frachtermässigungen und nur in einzelnen Fällen geringe Frachterhöhungen eingeführt.
Für diejenigen Verkehrsbeziehungen, für welche der neue Tarif erhöhte, oder keine Frachtsätze mehr enthält, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. September 1890 in Gültigkeit.
Der neue Tarif, welcher im Theil II, Heft 1 Frachtsätze für den Klassengutverkehr und im Theil III, Heft 1 Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. enthält, ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zum Preise von 3,30 *M.* und 1,25 *M.* käuflich zu haben.
Köln, den 27. Juli 1890. (1701)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem Tarifheft B. 4 in Kraft, enthaltend Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs M für Gemüse im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und den Stationen Bovenkarspel-Grootebroek, Hugowaard und Noord-Scharwoude der Holländischen Eisenbahngesellschaft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.
Köln, den 28. Juli 1890. (1702)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab wird der im Nachtrag III des Tarifes enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 11 für die Beförderung von Gütern aller Art in Ladungen von 7000 kg in Bestimmung Lyon und weiter und Grenoble und weiter für Bodenbach-Genf trans. von 490,7 Cts. für 100 kg auch für Tetschen-Genf trans. in Anwendung gebracht.
Dresden, am 25. Juli 1890. (1703)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. August l. J. kommt für Eisen und Stahl wie im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I unter Ziffer 1 und 7 aufgeführt, in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von St. Ingbert nach Heidelberg ein Frachtsatz von 0,59 *M.* für 100 kg zur Einführung.
Karlsruhe, den 30. Juli 1890. (1704)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband.
1. Am 1. August d. J. treten im Verkehr von den Stärkeversandstationen des Direktionsbezirks Berlin nach Cuxhafen U. E. und Hamburg L.B. ermässigte Stärkeausfuhrtarife in Kraft.
2. Am 1. August d. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn andererseits Ausnahmefrachtsätze für geringwerthige Massenartikel zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, im Juli 1890. (1705MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung von Nachträgen zu den Gütertarifen (Theil II) der K. Ung. Staatsbahnen bezw. der verstaatlichten Ung. Westbahn und Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, sowie der Arad-Temesvarer Eisenbahn. Am 15. August 1890 treten zu den nachstehend angeführten Lokalgütertarifen (Theil II) folgende Nachträge in Kraft, u. zw.:
Nachtrag X zum Tarife der K. Ung. Staatsbahnen,
Nachtrag IV zum Tarife der Ung. Westbahn,
Nachtrag III zum Tarife der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, und
Nachtrag III zum Tarife der Arad-Temesvarer Eisenbahn.
Diese Nachträge enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen, — Aenderung von Stationsnamen — Modifikation von Ausnahmetarifen (namentlich Aenderungen bezüglich der Ausnahmetarife für Asphaltpapier, Spiritus, Kunst- und Viehdünger) — Auf-

nahme von neuen Ausnahmetarifen (namentlich für die Beförderung von Streichhölzer- und Honigsendungen), Berichtigungen im Verzeichnisse der Ausnahmetarife und Druckfehlerberichtigungen.
Diese Nachträge sind in der Tarifabtheilung der K. Ung. Staatsbahnen für 10 kr. pro Exemplar erhältlich.
Budapest, am 28. Juli 1890. (1706)
Die Direktion.
Nachdruck wird nicht honorirt.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Aufnahme der Station Au (St. Gallen) in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker, gültig vom 1. Dezember 1887. Im Nachhange zu der in Nr. 49 dieser Zeitung vom 25. Juni 1890 (Pos. 1377) enthaltenen Kundmachung wird bekannt gemacht, dass die Station Au (St. Gallen) der Vereinigten Schweizer Bahnen mit Gültigkeit vom 15. August 1890 auch in den Verkehr mit den in den Schnitttariftabellen I und II genannten Oesterr. Stationen einbezogen wird.
Die bezüglichen Schnittfrachtsätze betragen

	für Wagenladungen von	
	5 000 kg	10 000 kg
Schnitttariftabelle I B (Seite 26 des Tarifs) a, b, c	358	346
Schnitttariftabelle II B (Seite 33 des Tarifs) a, b, c	328	323
	pro 100 kg in Cts.	

Wien, am 28. Juli 1890. (1707)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Hessische Nebenbahnen. Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen u. lebenden Thieren im Verkehre zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und Stationen der Hessischen Nebenbahnen in Kraft. Soweit Frachterhöhungen gegenüber dem bisherigen Tarif in Frage kommen, bleibt letzterer bis zum 15. September d. J. in Gültigkeit.
Darmstadt, den 29. Juli 1890. (1708)
Betriebsverwaltung
der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Ausführung eines Wasserkrahns nebst Zuflussleitung für Bahnhof Eisenach soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den
15. August, Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumten Termin vergeben werden. Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs - Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.
Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ. bezogen werden.
Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Wasserkrahns nebst Rohrleitung für Bahnhof Eisenach" bis zu dem oben angegebenen Termin postfrei an uns einzureichen.
Erfurt, den 27. Juli 1890. (1709)
Maschinentechnisches Büreau.

Die Lieferung und Aufstellung von 18 Vorsignalen auf der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. soll vergeben werden.
Termin Montag, den 18. August 1890, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftslokale.
Bedingungen usw. können in unserem technischen Büreau, Zimmer Nr. 6, eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. durch unseren Büreauvorsteher bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(M. W. B.) zu Cassel. (1710)

4. Verkauf von Altmaterialien

Oberhessische Eisenbahnen. Es sollen 10 000 kg alte Laschen verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen können bei der unterzeichneten Verwaltung eingesehen werden. Angebote sind bis zum 15. August versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen an uns einzusenden.
Giessen, am 30. Juli 1890. (1711)
Grossherzogliche Magazinsverwaltung.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer (ausschliesslich der Postexemplare) liegt ein Prospekt der Holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik von Johann Kirking in Orsoy bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 61. 1890.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 60

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 6. August 1890.

Inhalt:

Die Festschrift zur 40jährigen Gedächtnissfeier der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker.

(Schluss aus Nr. 60.)

Um das Verdienst der ersten Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nach Gebühr zu würdigen, ist es nothwendig, sich die Schwierigkeiten zu vergegenwärtigen, welche dem Zustandekommen der von ihr gelieferten Arbeit entgegenstanden.

Erst vor etwa 10 Jahren war mit dem Bau und Betriebe von Eisenbahnen in Deutschland begonnen worden. Englische Ingenieure waren die Erbauer der Eisenbahnen und auch meist deren Betriebsleiter im Anfange gewesen. Die eigenen Erfahrungen der Deutschen Eisenbahntechniker erstreckten sich daher nur auf einen kurzen Zeitraum. Wenigen der Deutschen Fachleute war es vergönnt gewesen, im Mutterlande der Eisenbahnen oder in Amerika weitergehende Studien anzustellen. Einheitliche Grundlagen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen hatten sich noch nirgends herausgebildet. Beispiele für das Vorgehen der Deutschen Eisenbahntechniker lagen daher noch nicht vor. Dieselben sahen sich vielmehr bei der Vereinbarung einheitlicher Grundsätze ganz auf ihre eigenen Erfahrungen und ihr eigenes Urtheil angewiesen. Die damalige politische Uneinigkeit im Deutschen Bundesgebiete und vollends die mangelnde Einigkeit mit den Nachbarstaaten vermehrte die Schwierigkeiten, welche sich der befriedigenden Lösung der Aufgabe entgegenstellten. Nur das volle Verständniss für die Endziele der eben erst ins Leben getretenen neuen Beförderungsanstalt und die innerlichste Ueberzeugung von der wirthschaftlichen Nothwendigkeit einer einheitlichen Regelung derselben waren imstande, die entgegenstehenden mächtigen Hindernisse siegreich zu überwinden.

Wie tief durchdrungen von dieser Ueberzeugung die Versammlung war, und wie klar die den Eisenbahnen in der Zukunft vorbehaltene Rolle sich ihrem hellsehenden Auge darstellte, geht überzeugend aus den Eingangsworten der „Grundzüge" hervor:

„Ausgehend von dem Gesichtspunkt, dass die Eisenbahnen mit Lokomotivbetrieb berufen sind, den Landtransport von Personen, Gütern, Briefen u. dergl. auf die regelmässigste, schnellste und wohlfeilste Weise zu vermitteln, und dass die bis jetzt ausgeführten Bahnen nur die Anfänge eines allgemeinen grösseren Eisenbahnnetzes bilden, dem sich alle übrigen Transportmittel nur dienend unterordnen werden, konnten sie (die versammelten Techniker) die bestehenden Bahnen nur als eine Vorschule für diejenigen Erfahrungen ansehen, welche sie befähigen, praktisch erreichbare Grenzen zu stecken, zwischen welchen die weitere Ausbildung des Eisenbahnwesens sich zu bewegen hat, wenn sie nicht einerseits beengt werden soll durch Rücksichten auf einzelnes Bestehende, andererseits sicher gehen will, sich nicht ins Unbegrenzte zu verirren.

Von diesem Gesichtspunkt aus hat die Versammlung der Eisenbahntechniker ihre auf Wissenschaft und Erfahrung gegründete Ansicht über das, was in der Anordnung der Eisenbahnen, ihrer Betriebsmittel und ihres Gebrauches

als praktisch erreichbar erstrebt werden muss, in einer möglichst kurzen Zusammenstellung bestimmter Resultate niedergelegt, welche zugleich dazu dienen mag, der Zukunft ein Bild von dem heutigen Standpunkte der Deutschen Eisenbahntechnik zu liefern."

Nur aus der hieraus erhellenden Thatsache, dass die erste Technikerversammlung von der dem wirklichen Verlaufe der Dinge durchaus entsprechenden Vorstellung der künftigen Entwickelung des Eisenbahnwesens beim Entwurfe der „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften" geleitet wurde, ist es erklärlich, dass dieselbe in diesen Bestimmungen ein Werk zu schaffen vermochte, welches, abgesehen von späteren Umformungen, zeitgemässen Ergänzungen und Verschärfungen in den technischen Vereinbarungen in seinem Wesen bis auf den heutigen Tag fortlebt.

Die der Anerkennung des Verdienstes der Theilnehmer an der ersten Technikerversammlung, sowie aller späteren Mitarbeiter an dem grossen Werke der Einheit des Mitteleuropäischen Eisenbahnwesens gewidmeten Schlussworte der Festschrift lassen wir nachstehend im Wortlaute folgen:

„Das dem ursprünglichen Entwurf zu Grunde liegende Ziel, die sämmtlichen Bahnen des Vereins als ein einheitliches Netz in Bau, Ausrüstung und Betrieb so übereinstimmend zu gestalten, dass die Möglichkeit der gegenseitigen Benutzung derselben gesichert wurde, ist bei allen späteren Umarbeitungen unverändert dasselbe geblieben.

Durch weise Beschränkung aller bindenden Vorschriften auf das für diesen Zweck Dienliche den Fortschritten freien Spielraum gewährend und durch die Bestimmtheit der Fassung jede missverständliche Auslegung ausschliessend, haben diese Bestimmungen von ihrer Entstehung bis auf den heutigen Tag den Vereinseisenbahnen als unverletzliches Recht gegolten und ihren Zweck in einer für das Gemeinwohl förderlicheren Weise erfüllt, als Gesetzesvorschriften, denen naturgemäss eine mit dem wandelbaren Wesen eines technischen Betriebes unvereinbare Starrheit anhaftet, dies vermöchten.

Und als in der Folge, nachdem auf dieser sicheren Grundlage die Eisenbahnen bereits feste und übereinstimmende Formen angenommen hatten, für die Gesetzgebung der einzelnen Staaten des Vereinsgebietes die Zeit des Eingreifens gekommen war, da fand diese die Arbeit durch die freiwillige Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf diesem Gebiete so weit vorbereitet, dass wenig mehr zu thun erübrigte, als unter den durch die freiwillige Uebereinkunft geschaffenen Bestimmungen die allgemein gültigen und besonders wichtigen auszusondern und mit Gesetzeskraft zu umkleiden.

Mit der Aufstellung der „Grundzüge" und „Einheitlichen Vorschriften" wurde der Grundstein für die technische Gestaltung der Eisenbahnen Mitteleuropas gelegt. Die erste Technikerversammlung im Jahre 1850 bildet daher den Anfangs- und Ausgangspunkt der planmässigen, einheitlichen Ausbildung des Eisenbahnwesens in diesem umfassenden Ländergebiete.

Selten ist aus der einmüthigen Entschliessung einer grossen, von gemeinsinniger, begeisterungsvoller Schaffensfreude durchdrungenen Gemeinschaft ein Werk von ähnlicher Bedeutung hervorgegangen. Im Hinblick auf die Zerrissenheit Deutschlands zur Zeit der Entstehung der Eisenbahnen lag die Gefahr nahe, in der Mannigfaltigkeit der Gestaltung des neuen Verkehrsmittels in den verschiedenen Deutschen Staaten ein trauriges Spiegelbild der politischen Zersplitterung des damaligen Deutschlands erstehen zu sehen.

Der völkerverbindende Beruf der Eisenbahnen, welcher sich in der Folge zu immer höherer Bedeutung entwickelte, und der in der neuesten Zeit mehr und mehr in den Vordergrund tritt, konnte damals selbst dem hellsehenden Auge nur als ein schattenhaftes Zukunftstraumbild vorschweben. Ebenso nahe lag daher zu jener Zeit die Besorgniss, auch in den übrigen Ländern Mitteleuropas eine diesem Ziele widerstrebende, vielgestaltige Entwickelung des Eisenbahnwesens gewärtigen zu müssen.

Mit um so grösserer Genugthuung muss es daher das nachlebende Geschlecht erfüllen, dass durch das einsichtsvolle und einmüthige Handeln seiner, ihrer Zeit voranstrebenden Vorgänger diese durch die Ungunst der Zeitverhältnisse nur allzu sehr begründeten Gefahren glücklich vermieden wurden; und die noch Lebenden dürfen für sich das Anerkenntniss in Anspruch nehmen, durch ihre pietätvollen Bemühungen um die Erhaltung und Weiterführung des von den Vätern Ererbten das rechtmässige Besitzrecht auf dieses Erbe erworben zu haben.

Von der gleichen Erkenntniss der Aufgaben und Endziele des Eisenbahnwesens durchdrungen und von den gleichen Bestrebungen zur Erreichung derselben erfüllt, haben die Techniker des Vereins in seiner ganzen Ausdehnung, vom äussersten Osten bis zum fernen Westen, ohne Unterschied gemeinsam an der Verwirklichung des Einheitsgedankens und der zweckentsprechenden Ausbildung des Eisenbahnwesens unter opferfreudiger Einsetzung ihrer besten Kräfte gearbeitet. Die Vereinigung aller Kräfte zum gemeinsamen Werke war die Bürgschaft des Erfolges, welcher sich in der gegenwärtigen Erscheinung der Eisenbahnen Mitteleuropas beredter, als es durch Worte möglich wäre, ausspricht.

Noch ist das Ziel, welches sich der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gesteckt hat, nicht erreicht; noch harren auch in Zukunft wichtige technische Aufgaben ihrer Erfüllung. Nach dem Vorbilde der Vorfahren den stetig wechselnden und wachsenden Forderungen der Zeit durch Einführung neuer Hilfsmittel zuvorzukommen und das einmal Erreichte zu erhalten — das sind die Aufgaben des kommenden Geschlechts. Ihm gilt das Mahnwort des Dichters:

,Was Du ererbt von Deinen Vätern hast,
Erwirb es, um es zu besitzen!' "

Leissner.

Die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen.

Durch den auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1890 am 1. Juli d. J. erfolgten Uebergang der Linien der Wernshausen-Schmalkaldener, Unterelbeschen, Westholsteinischen und Schleswig-Holsteinischen Marsch-Eisenbahn mit einer Länge von 447,80 km auf den Preussischen Staat hat das Preussische Staatseisenbahnnetz im Rechnungsjahre 1890/91 einschliesslich der noch zu eröffnenden Neubaustrecken eine Gesammtlänge von 25 369 km erhalten, denen noch 2,192 km anderweite im Bau befindliche und zum Bau vorbereitete Strecken hinzutreten.

Wie in den letzten Verstaatlichungsverträgen, so ist, wie das „Archiv für Eisenbahnwesen" ausführt, auch in den Verträgen über die vorbezeichneten Eisenbahnlinien der unmittelbare käufliche Erwerb der einzelnen Unternehmungen vorgesehen, so dass mit ihrem Uebergang auf den Staat zugleich auch die Auflösung der betreffenden Gesellschaften stattfindet. Die früheren Verträge über den Erwerb der grösseren Eisenbahnunternehmungen bezweckten nur die dauernde Ueberlassung des Betriebes an den Staat, sicherten aber dem Staat zugleich die Möglichkeit, demnächst das Eigenthum gegen einen im Voraus bestimmten Preis käuflich zu erwerben. Um diesen kaufweisen Uebergang zu erleichtern und die mit der Liquidation verbundenen Schwierigkeiten zu vereinfachen, übernahm der Staat die Verpflichtung, bevor er von dem Ankaufsrecht Gebrauch machte, jeden Aktionär gegen einen ebenfalls im Voraus festgesetzten Preis zur Abtretung seines Aktienbesitzes an den Staat aufzufordern. Dieser Preis war so bestimmt, dass er dem Aktionär grösseren Vortheil gewährte als der Besitz seiner Aktien, wodurch erreicht wurde, dass die Gesammtheit der Aktionäre — bis auf wenige Ausnahmen — der Aufforderung zur Abtretung ihres Aktienbesitzes nachkam. Auf diese Weise wurde der Staat bis auf wenige Aktien alleiniger Aktionär der Gesellschaften. Das Liquidationsgeschäft beschränkte sich daher auf die Einzahlung des auf die nicht in den Besitz des Staates gelangten Restaktien entfallenden Kaufpreises, da sämmtliche Schulden der Gesellschaft mit dem Uebergange des Eigenthums auf den Staat von diesem übernommen wurden. Bis zu dem Zeitpunkt, wo der Staat von dem Ankaufsrecht Gebrauch machte, blieben die Gesellschaften bestehen, ihre Vertreter erhielten jedoch insofern einen wesentlich vereinfachten und beschränkten Wirkungskreis, als der Staat die Verwaltung für eigene Rechnung gegen Gewährung einer festen Rente an die Aktionäre übernommen hatte. Diese Vertragsform war gewählt worden, um der Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass mit der Auflösung der Gesellschaften die Gläubiger den Anspruch auf Rückzahlung ihrer Forderungen erheben könnten. Insoweit der Börsenkurs der betreffenden Obligationen über Pari stand, hatten zwar die Gläubiger ein Interesse an der Kündigung nicht. Im Gegentheil lag es im Interesse des Staates, diese Kündigung seinerseits vorzunehmen, da ihm der günstigere Staatskredit die Möglichkeit gewährte, das in den Anleihen angelegte Kapital billiger zu beschaffen. Immerhin hätten aber die Verhältnisse des Geldmarktes durch unvorhergesehene Ereignisse eine solche Aenderung erleiden können, dass eine Kündigung in grösserem Umfange eingetreten wäre und die Aufbringung des zur Rückzahlung erforderlichen Geldbedarfs bei gleichzeitig fallendem Staatskredit Schwierigkeiten und Verluste zur Folge gehabt haben würde. Andererseits wurde dem Staat bei der gewählten Vertragsform die Möglichkeit geboten, die Umwandlung hoch-

verzinslicher Obligationen zu dem ihm geeignet erscheinenden Zeitpunkt vorzunehmen und dadurch erhebliche Zinsersparnisse herbeizuführen. Hiervon hat er auch umfassenden Gebrauch gemacht. Von den Gesellschaften, deren Unternehmungen verstaatlicht sind, besteht z. Z. formell nur noch die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, deren Aktien bereits mit dem Erwerbe des Berlin-Potsdam-Magdeburger und des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat übergegangen sind.

Wie die Verstaatlichung der Preussischen Eisenbahnen sich auf dieser Grundlage vollzogen hat und welcher Kaufpreis vom Staate gezahlt worden ist, ergibt die nachstehende, der oben genannten Zeitschrift entnommene Uebersicht:

Die erste Bahn, welche vom Staate erworben wurde, war die Taunus-Eisenbahn. Dies geschah durch Gesetz vom 3. Mai 1872, nachdem die Bahn seit dem 1. Januar 1872 bereits für Rechnung des Staates betrieben worden war. (Länge 49 97 km, Gesammterwerbskosten, Kaufpreis und übernommene Anleihen usw. 10 011 100 ℳ).

Im Jahre 1876 folgte alsdann die Halle-Casseler Eisenbahn (223,54 km, 41 251 700 ℳ).

Drei Jahre später, 1879, gingen die Linien Berlin-Stettin (961 64 km, 193 219 500 ℳ), Magdeburg-Halberstadt (1 025 59 km, 344 172 300 ℳ), Hannover-Altenbeken (268,05 km, 48 634 500 ℳ) und Köln-Minden (1 108,46 km, 506 326 500 ℳ) in den Besitz des Staates über. Der Gesammterwerb dieses Jahres umfasste 3 363,74 km und die Gesammtleistung des Staates dafür summirte sich auf 1 092 352 800 ℳ.

Auch im nächsten Jahre wurden 4 Eisenbahnunternehmungen verstaatlicht, und zwar die Rheinische Eisenbahn (1 295,48 km, 591 129 900 ℳ), die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (260 18 km, 127 935 900 ℳ), die Homburger Eisenbahn (17 52 km, 3 699 400 ℳ) und der Hessische Antheil der Main-Weserbahn (65.10 km, 17 250 000 ℳ); der letztere wurde vom Hessischen Staat erworben. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ging durch Gesetz vom 14. Februar 1880 in den Besitz des Preussischen Staates über, wurde aber bereits seit dem 1. Januar 1879 für Rechnung des Staates betrieben. Die Gesammtlänge der im Jahre 1880 verstaatlichten Eisenbahnen war 1 638 28 km, die Gesammt-Kostensumme einschl. übernommene Anleihen usw. betrug 740 015 200 ℳ.

Im Jahre 1882 kaufte der Staat nachstehende 7 Eisenbahnunternehmungen an: die Bergisch-Märkische (1 336,14 km, 633 847 500 ℳ), die Thüringische Eisenbahn (503,69 km, 183 600 300 ℳ), die Berlin-Görlitzer (318,18 km, 54 180 900 ℳ), die Cottbus-Grossenhainer (154,50 km, 18 381 400 ℳ), die Märkisch-Posener (281,66 km, 37 606 700 Mark), die Rhein-Nahebahn (121,26 km, 28 776 800 ℳ) und die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (429,97 km, 124 946 800 ℳ), insgesammt 3 145,40 km für eine Gesammt-Zahlungsleistung von 1 081 340 400 ℳ. Der Ankauf der erstgenannten 6 Bahnen erfolgte durch Gesetz vom 28. März 1882, der Erwerb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn durch solches vom 13. Mai 1882. Die Cottbus-Grossenhainer Bahn wurde seit dem 1. Januar 1881, die Bergisch-Märkische, die Thüringische und die Berlin-Anhaltische seit dem Beginn des Jahres 1882 für Rechnung des Staates betrieben; dann folgten am 1. Januar 1883 bezw. 1884 die Märkisch-Posener und die Rhein-Nahebahn.

Den grössten Zuwachs erhielt das Staatsbahnnetz im Jahre 1884, denn in diesem wurden 10 Eisenbahnen mit einer Gesammtlänge von 3 765 88 km und einer Gesammtankaufssumme von 985 181 350 ℳ verstaatlicht. Durch Gesetz vom 24. Januar 1884 wurden erworben: die Oberschlesische Eisenbahn (1 455,32 km, 451 167 000 ℳ), die Breslau-Schweidnitz-Freiburger (600,37 km, 124 633 950 ℳ), die Rechte-Oderufer-Eisenbahn (335 87 km, 111 100 000 ℳ), die Altona-Kieler (298,82 km, 68 819 200 ℳ), die Posen-Creuzburger (200,91 km, 27 535 000 ℳ) und die Schaumburg-Lippeschen Strecken (vom Fürsten von Schaumburg-Lippe erworben, 24 32 km, 13 000 000 ℳ). Mittelst Gesetzes vom 17. Mai desselben Jahres erfolgte dann die Erwerbung der Berlin-Hamburger Eisenbahn einschliesslich Hamburg-Bergedorf (449,77 km, 132 125 350 ℳ), der Oels-Gnesener (160,76 km, 14 532 500 ℳ), der Tilsit-Insterburger (53,82 km, 6 268 350 ℳ) und der Bremischen Eisenbahn (vom Bremischen Staate erworben, 185,92 km, 36 000 000 ℳ). Die erstgenannten 4 Bahnen, sowie die Schaumburg-Lippeschen Strecken und die Bremische Eisenbahn waren schon seit dem 1. Januar 1883, die Posen-Creuzburger, Berlin-Hamburger und Tilsit-Insterburger seit dem 1. Januar 1884 im Staatsbetriebe; erst mit dem Beginn des Jahres 1886 geschah dasselbe mit der Oels-Gnesener Eisenbahn.

Das Jahr 1885 brachte eine Erweiterung des Preussischen Staatsbahnnetzes um 947,65 km, welche durch zwei Gesetze vom 23. Februar für einen Gesammtaufwand von 94 731 200 ℳ erworben wurden. Es waren dies die Braunschweigische Eisenbahn (356,62 km, 12 575 500 ℳ), die Schleswigsche Eisenbahn (232,23 km, 19 881 000 ℳ), die Münster-Enscheder Eisenbahn (57,29 km, 2 746 900 ℳ) und die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (301,51 km, 59 527 800 ℳ). Die Schleswigsche Eisenbahn wurde bereits seit Neujahr 1883, die anderen seit dem 1. Januar 1884 für Rechnung des Staates betrieben.

Für das Jahr 1887 ist ein Zuwachs von 5 Linien (durch Gesetz vom 28. März 1887) mit einer Gesammtlänge von 524,58 km und 57 237 500 ℳ Gesammtkosten zu verzeichnen. Es waren dies: die Berlin-Dresdener Eisenbahn (181,06 km, 19 989 000 ℳ), die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (121,88 km, 10 782 500 ℳ), die Oberlausitzer (158,53 km, 12 809 500 ℳ), die Aachen-Jülicher (40 km, 13 160 600 ℳ) und die Angermünde-Schwedter Eisenbahn (23,11 km, 495 900 ℳ). Die Betriebsübernahme erfolgte bei den letztaufgeführten 4 Linien am 1. Januar, bei der ersten am 1. April 1887.

Zwei Jahre darauf gingen (durch Gesetz vom 8 April 1889) zwei kleinere Linien in das Eigenthum des Staates über, nämlich die Eisenbahnen Bocholt-Landesgrenze (Winterswyk) und Bismarck-Landesgrenze (Winterswyk) von 10 81 bezw. 50,94 km (zusammen 61,75 km) Länge und 6 254 250 ℳ Gesammtkosten. Diese Linien wurden bereits seit dem 1. Januar 1882 für Rechnung des Staates betrieben.

Im Jahre 1890 vermehrte sich der Staatsbahnbesitz um die oben bereits erwähnten 4 Eisenbahnunternehmungen: Wernshausen-Schmalkalden (6,88 km, 600 000 ℳ), die Schleswig-Holsteinische Marschbahn (237,80 km, 19 572 700 ℳ), die Unterelbesche Eisenbahn (103,32 km, 15 900 000 ℳ) und die Westholsteinische Eisenbahn (99,80 km, 3 408 850 ℳ) mit einer Gesammtlänge von 447,80 km und einer Gesammtankaufssumme von 39 481 550 ℳ. Der Erwerb erfolgte durch Gesetz vom 9. Mai 1890, die Inbetriebnahme der beiden ersteren Bahnen am 1. Januar, der beiden letzteren am 1. April 1890.

Endlich ist noch zu bemerken, dass die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn durch Gesetz vom 31. März 1852 erworben worden ist. Das Stammaktienkapital von 30 Millionen Mark ist bis zur gänzlichen Tilgung mit 4 % zu verzinsen (Ende 1888 waren noch vorhanden 12 411 600 ℳ). Die Pommersche Central- und die Nord-Eisenbahn sind gemäss Gesetz vom 9. Juli 1875 in unfertigem Zustande vom Staat erworben worden. Für die Pommersche Centralbahn sind gezahlt 2 207 348,66 ℳ, für die Nord-Eisenbahn 5 874 000 ℳ. Das Eigenthum der Gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf (17,31 km) und Fröttstedt-Friedrichroda (8,92 km) hat der Staat durch Gesetz vom 11. Mai 1888 gegen die Verpflichtung übernommen, das Bahnnetz im Gothaischen Staatsgebiet unter gewissen Voraussetzungen auszubauen. Mit dem Erwerb der Oberschlesischen Eisenbahn hat der Staat zugleich den Betrieb und die Verwaltung der Stargard-Posener Eisenbahn übernommen. Nach vollständiger Tilgung der Aktien wird der Staat alleiniger Eigenthümer der Bahn (Ende 1888 waren noch vorhanden 3 685 500 ℳ).

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 60.)

Die Betriebsausgaben, welche die sämmtlichen bezüglichen, auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrsdienst, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallenden Beträge umfassen, sind in der nächstfolgenden Tabelle (S. 606) zusammengestellt.

Nach derselben haben sich die Betriebsausgaben bei den sämmtlichen Vereinsbahnen im vorliegenden Berichtsjahre um rund 60 Millionen gegen rund 19 Millionen im Vorjahre erhöht. Bei den Deutschen Bahnen sind dieselben um rund 43,5 Millionen Mark, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um rund 15 Millionen Mark und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 1,5 Millionen Mark gestiegen.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Betriebsausgaben überhaupt *M.*	für jedes Kilometer Betriebslänge *M.*	für jedes Nutzkilometer *M.*	für jedes Wagenachskilometer ₰
1	bei den Deutschen Bahnen	593 807 312 (549 336 801)	15 160 (14 418)	2,06 (2,03)	5 17 (5,13)
2	bei den Oesterreich.-Ungarischen Bahnen	259 439 454 (244 475 148)	10 655 (10 627)	2 26 (2,28)	5,47 (5,60
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	65 051 426 (63 575 643)	10 777 (10 708)	1,79 (1,85)	5,58 (5,71)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	915 995 007 (856 065 054)	13 170 (12 769	2,09 (2,08)	5.26 (5,29)

Die Betriebsausgaben überhaupt waren am höchsten:
a) für das Kilometer Betriebslänge bei der Warschau-Wiener Bahn mit 40 167 *M.*;
b) für das Nutzkilometer — mit Ausschluss der Gölnitzthalbahn (6,08 *M.*) — bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn mit 4,78 *M.*;
c) für das Wagenachskilometer bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt mit 25,85 ₰;

am geringsten:
a) für das Kilometer Betriebslänge bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen) mit 1 478 *M.*;
b) für das Nutzkilometer — mit Ausschluss der Glasow-Berlinchener Eisenbahn (0,71) — bei derselben Bahn mit 0,72 *M.*;
c) für das Wagenachskilometer bei derselben Bahn mit 3,83 ₰.

Der Gesammtdurchschnitt der Betriebsausgaben ist: a) auf das Kilometer Betriebslänge von 20 der Deutschen, von 9 der Oesterreichisch-Ungarischen und von 4 der zur Gruppe 3: „Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen“ gehörigen Bahnen; b) auf das Nutzkilometer von 18 der Deutschen, von 32 der Oesterreichisch-Ungarischen und von 3 der zur Gruppe 3 gehörigen Bahnen; c) auf das Wagenachskilometer von 45 Deutschen, von den sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen mit Ausnahme der Buschtěhrader und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Südbahn und der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn und von 10 der zur Gruppe 3 gehörigen Bahnen überschritten worden. Von den Preussischen Staatsbahnen blieben unter dem Gesammtdurchschnitt der Betriebsausgaben: a) auf das Kilometer Betriebslänge 1, b) auf das Nutzkilometer 2 und c) auf das Wagenachskilometer 5 Verwaltungsbezirke.

Aus der nachfolgenden Tabelle ist die prozentuale Vertheilung der Betriebsausgaben an sich bezw. im Verhältnisse zu den Betriebseinnahmen zu ersehen:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen und zwar: der allgemeinen Verwaltung	der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	des Verkehrsdienstes	des Zugförderungs- und Werkstättendienstes	im ganzen	Betriebsausgaben und zwar: der allgemeinen Verwaltung	der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	des Verkehrsdienstes	des Zugförderungs- und Werkstättendienstes
1	bei den Deutschen Bahnen	5,3 (5,3)	12,9 (12,8)	19 7 (20.1)	14,3 (13 5)	52.2 (51.7)	10,1 (10,2)	24,7 (24,7)	37,8 (39,0)	27,4 (26,1)
2	„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	4,3 (4,6)	13,6 (13,8)	17,4 (17,7)	13,6 (13,5)	48,9 (49,6)	8,9 (9,2)	27,7 (27,8)	35,7 (35,7)	27,7 (27,3)
3	„ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	6,0 (6,0)	14,4 (15,2)	19,7 (20,4)	15,3 (15,9)	55,4 (57,6)	10,9 (10,5)	26,0 (26,5)	36,5 (35,5)	27,5 (27,5)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	5,0 (5,0)	13,2 (13,2)	19,1 (19,5)	14,1 (13,7)	51,4 (51,4)	9,7 (9,8)	25,7 (25,8)	37,1 (37,8)	27,5 (26,6)

Im einzelnen schwankten die Betriebseinnahmen

a) in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen, abgesehen von verschiedenen Lokal- und Nebenbahnstrecken, deren Ergebnisse zur Vergleichung hierbei nicht geeignet sind: für die allgemeine Verwaltung zwischen 21,7 Hundertstel bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 2,7 Hundertstel bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn; für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung zwischen 42,4 Hundertstel bei der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und 6,8 Hundertstel bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn; für den Verkehrsdienst zwischen 28,9 Hundertstel bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 7,8 Hundertstel bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn; für den Zugförderungs- und Werkstättendienst zwischen 32,0 Hundertstel bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 7,6 Hundertstel bei der Graz-Köflacher Eisenbahn; im ganzen — abgesehen von der Preussischen Militärbahn und der Militärbahn Banjaluka-Doberlin — zwischen 96,2 Hundertstel bei der Wismar-Karower Eisenbahn und 31,0 Hundertstel bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen);

b) in Hunderttheilen der Betriebsausgaben: für die allgemeine Verwaltung zwischen 43,0 Hundertstel bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und 1,1 Hundertstel bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt; für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung zwischen 53,0 Hundertstel bei der Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody und 6,1 Hundertstel bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt; für den Verkehrsdienst zwischen 58,5 Hundertstel bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt und 15,9 Hundertstel bei der Altdamm-Colberger Eisenbahn (Bukowinaer Lokalbahnstrecke Berhometh-Mezebrody 12,8 und Preussische Militärbahn 15,8 Hundertstel); für den Zugförderungs- und Werkstättendienst zwischen 42,6 Hundertstel bei den Kolomeaer Lokalbahnen und je 17,6 Hundertstel bei der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Arad-Temesvárer Eisenbahn (Kremsierer Eisenbahn 17,1 Hundertstel).

Der Betriebsüberschuss, d. h. die Summe aller Einnahmen nach Abzug der Summe aller Ausgaben betrug bei den Deutschen Bahnen 543 651 480 (513 010 417) *M.*, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 271 167 875 (248 717 234) *M.*, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 52 455 640 (46 892 783) *M.* und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 867 274 995 (808 620 434) *M.* Der Betriebsüberschuss für jedes Kilometer Betriebslänge usw. wird in der nachstehenden Tabelle veranschaulicht:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Betriebsüberschuss für jedes Kilometer Betriebslänge *M.*	für jedes Wagenachskilometer ₰	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals
1	bei den Deutschen Bahnen	13 885 (13 475)	4,73 (4,80)	5,40 (5,17)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	11 125 (10 807)	5,71 (5,70)	4,35 (4,66)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	8 690 (7 898)	4,50 (4,21)	4,48 (3,79)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	12 468 (12 065)	4,98 (5,00)	4,97 (4,93)

Der höchste Betriebsüberschuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 64 669 *M.*, für das Wagenachskilometer bei der Leoben - Vordernberger Eisenbahn mit 24,64 ₰ ermittelt, während der niedrigste Betriebsüberschuss für das Kilometer Betriebslänge bei der Wismar-Karower Eisenbahn mit 85 *M.* und für das Wagenachskilometer bei derselben Bahn mit 0,30 ₰ sich ergeben hat. Bei 4 Bahnen wurden die Einnahmen von den Ausgaben übertroffen, und zwar bei der Preussischen Militärbahn mit 414 *M.* für das Kilometer Betriebslänge und mit 1,57 ₰ für das Wagenachskilometer, bei der Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken mit 325 *M.* bezw. 2,47 ₰, bei der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn mit 763 *M.* bezw. 0,70 ₰ und bei der Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit 759 *M.* für das Kilometer Betriebslänge und 4,67 ₰ für das Wagenachskilometer. Der Minderüberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals betrug bei diesen 4 Bahnen 0,52 bezw. 0,89 und 0,22 bezw. 4,04. Der Betriebsüberschuss des Anlagekapitals schwankte zwischen 12,59 % bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und 0,16 % bei der Wismar-Karower Eisenbahn. Bei den Preussischen Staatsbahnen betrug der Ueberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 6,09, bei welcher Durchschnittsberechnung auch das Anlagekapital der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn mitberücksichtigt worden ist.

Zu dem Ueberschusse der Einnahmen über die Ausgaben treten je nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnen noch Ueberträge aus früheren Jahren, Zuschüsse verschiedener Art, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen, Zinseneinnahmen, insoweit letztere die Zinsenausgaben übersteigen usw., und aus diesen Summen ergeben sich die für die einzelnen Bahnen zur Verfügung stehenden Beträge.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Betriebsreglement. Der im Juni d. J. ausgegebene I. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 11,1 km lange Strecke Wissen-Morsbach der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.), welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3111 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3130 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum III. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen „Verzeichnisse der Fahrscheine usw." (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 3131 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum III. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen alphabetischen „Verzeichnisse der Fahrscheine usw." (abgesandt vom 29. bis 31. v. Mts.).

Nr. 3133 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verschmelzung des Unternehmens der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3156 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatseisenbahnen, betreffend Berichtigung des III. Nachtrags zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen und alphabetischen „Verzeichnisse der Fahrscheine usw." (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3163 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3211 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Juni d. J.

Die vom Reichs - Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 887,87 Kilometer, folgendes: Im Juni d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 30 113,88 km höher und bei 38 Bahnen mit zusammen 5 773,99 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juni d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 54 Bahnen mit zusammen 34 276,49 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 1 611,38 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juni d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts - Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 *M.* entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Mai d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 550 768 529 *M.* (283 652 550 *M.* Stammaktien, 81 201 650 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 185 914 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3 273,04 km, so dass auf je 1 km 168 274 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Juni die Strecken Barmen-Rittershausen-Ober-Barmen mit Abzweigung nach Langerfeld 4,15 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld), Lindern - Heinsberg 12,27 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrh.] zu Köln), Berga-Kelbra-Stolberg-Rottleberode 9,52 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.), Hungen - Laubach 11,77 km (Grossherzoglich Hessische Staatseisenbahnen), am 15. Juni Birkelbach - Raumland - Berleburg 12,30 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld).

Geestemünde-Cuxhaven.

Der zwischen Preussen und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Geestemünde nach Cuxhaven unter dem 23./24. Januar d. J. abgeschlossene Staatsvertrag ist ratifizirt worden. Die Spurweite der Geleise soll 1,435 m betragen und die Königlich Preussische Regierung berechtigt sein, die benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung herzustellen und demnächst zu betreiben.

Ilsenburg-Harzburg.

Der zwischen Preussen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Ilsenburg nach Harzburg oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Vienenburg-Harzburg unter dem 18. Oktober v. J. abgeschlossene Staatsvertrag ist ratifizirt worden. Die Spurweite der Geleise soll 1,435 m im Lichten der Schienen betragen. Die Bahn wird vorläufig nur eingeleisig ausgeführt werden. Ueber den Zeitpunkt der etwaigen Anlage des zweiten Geleises entscheidet ausschliesslich die Königlich Preussische Regierung. Dieselbe ist berechtigt, die Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung herzustellen und demnächst zu betreiben.

Norddeutscher Lloyd.

Augenblicklich schweben zwischen der Reichsregierung und dem Norddeutschen Lloyd Unterhandlungen, welche darauf abzielen, die Ostasiatische Reichs - Dampferlinie statt wie bisher in 28tägigen Fristen künftighin 14tägig unter entsprechender Erhöhung der Reichsunterstützung zu betreiben. Maassgebend für diesen Plan sind die Erfolge gewesen, welche in weit höherem Maasse, als man ursprünglich erwarten durfte, durch die Reichs-Postlinien in Rücksicht auf die Handelsbewegung von den von ihnen angelaufenen Ländern gezeitigt worden sind. Die Statistiken über die Güterbewegungen im dritten Betriebsjahr der Reichs - Postlinien, welche jetzt vorliegen, beweisen zur Genüge, dass die Handelsbewegung nach und von allen von den Reichs-Postlinien berührten überseeischen Plätzen durchaus stetig und zum Theil in ausserordentlichem

Maasse zugenommen hat, wobei besonders zu beachten ist, dass die vorher bestehende Hamburger Linie nach Ostasien ihren Betrieb sogar verdoppelt hat und dass vor 2 Jahren eine neue Hamburger Linie mit der Reichs-Postlinie nach Australien in Wettbewerb getreten ist. Im Güterverkehr der Reichs-Postlinien macht sich namentlich, wie bereits im Vorjahr, die erfreuliche Thatsache geltend, dass die Anfangs- bezw. Endhäfen der Linie eine so starke Frachtmenge liefern, dass für die Zwischenhäfen nur ein verhältnissmässig geringer Raum freigehalten werden kann.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

In dem am 31. März d. J. beendeten Betriebsjahre wurden zusammen nach Abzug der Regiefahrten 90 517 *M.* vereinnahmt (sonach für das Nutzkilometer 3,03 *M.* gegen 2,97 *M.* im Vorjahre). Davon entfallen 27 301 *M.* auf den Personenverkehr und 57 272 *M.* auf den Güterverkehr, während den Rest Nebeneinnahmen lieferten. Die Betriebsausgaben erforderten 59 371 *M.*, mithin verbleiben 31 146 *M.* Hierzu treten: Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds für beschaffte Schienen 6 591 *M.*, während andererseits in Abzug zu bringen sind: Rücklage zum Erneuerungsfonds 3 323 *M.*, desgleichen zu den Reservefonds I und II 1 700 *M.*, so dass sich ein verfügbarer Ueberschuss von 32 715 *M.* ergibt. Die Verwendung desselben findet wie folgt statt: Feste Bahnpacht 9 000 *M.*, Einlage in den Tilgungsfonds der im Werthe von 85 700 *M.* beschafften Betriebsmittel und Betriebsgeräthe 3 725 *M.*, Einlage in den Tilgungsfonds der für Verbesserungsbauten bis 1. Oktober 1889 aufgewendeten 33 200 *M.* 2 075 *M.*, Staats-Eisenbahnsteuer 288 *M.*, nicht festgesetzte persönliche Gewinnantheile 378 *M.*, weiterer Antheil der Gesellschaft 6 038 *M.*, an den Betriebspächter abgeführt als Zinsen seines im Betriebspark und den Verbesserungsbauten angelegten Kapitals von etwa 120 000 *M.* und als Risikoprämie für den Betrieb 11 210 *M.* Die A-Aktionäre erhielten aus der Betriebseinnahme 4 %, die B-Aktionäre 3 % Dividende.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die Gesellschaft beabsichtigt für die 5 % 1880er Prioritätsanleihen zweiter Ausgabe 4 % Papiere auszugeben. Ein Theil der 1 Million Mark betragenden Anleihe wird zur Deckung der Kosten für eine Schienenverbindung mit der Rübelander Pulverfabrik Verwendung finden.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889/90 bezw. 1889 ist festgestellt worden:

1. bei der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn auf 210 000 *M.*
2. „ „ Hoyaer Eisenbahn . . . . „ 12 350 „
3. „ „ Warstein-Lippstadter Eisenbahn . . . „ 60 000 „
4. „ „ Altdamm-Colberger Eisenbahn . . . . „ 283 500 „
5. „ „ Kerkerbachbahn . . . . „ 11 000 „
6. „ den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen . . „ 54 500 „
7. „ der Neuhaldensleber Eisenbahn . . . . . „ 52 875 „
8. bezüglich der Preussischen Strecke der Aachen-Mastrichter Eisenbahn . . . . „ 98 371 „

Bezüglich der Preussischen Strecke der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn Oldenburg-Leer ist ein Reineinkommen aus den Betriebsjahren 1888 und 1889 nicht erzielt worden.

Eisenbahngüter-Nebenstellen.

Im Direktionsbezirke Berlin ist am 1. d. Mts. zu Jarmen und zu Gützkow je eine Königliche Eisenbahngüter-Nebenstelle für die nicht an der Eisenbahn belegenen Orte Jarmen und Gützkow eröffnet worden.

Levantelinie.

Ueber die Beschwerde mehrerer Kaufleute gegen den Tarif der Deutschen Levantelinie und die durch denselben in Oesterreich hervorgerufenen Besorgnisse (vergl. Nr. 56 S. 561 d. Ztg.) hat die Königliche Eisenbahndirektion eine Erklärung veröffentlicht, deren wesentlichsten Stellen wir nachstehend wiedergeben:

„Die Sätze des Tarifes sind, wie diejenigen anderer direkter Tarife, an die Voraussetzung geknüpft, dass das Gut auf der binnenländischen Versandstation mit direktem Frachtbriefe über die Route des Tarifes nach den namentlich bezeichneten Griechischen, Türkischen, Rumänischen Empfangshäfen aufgegeben werde. Unter dieser Voraussetzung stehen die Sätze des Tarifes jedem Versender unter völlig gleichen Bedingungen in der aus dem Tarife ersichtlichen Höhe zur Verfügung. Es ist anerkannt, dass der direkte Tarif, bezw. die direkte Güterabfertigung, auf der als ein Ganzes gedachten Transportstrecke den Vermittler zum Nutzen der Allgemeinheit entbehrlich gemacht hat. Insoweit in einzelnen Verkehren sogenannte Reexpeditionstarife eingerichtet sind, dienen dieselben selbständigen wirthschaftlichen Zwecken. Das Wesen des direkten Tarifes wird nun dadurch nicht geändert, dass an demselben neben den Eisenbahnen eine direkte Dampfschifflinie betheiligt wird. Derartige Eisenbahn-Schifftarife haben früher bestanden und bestehen zur Zeit noch — um ein naheliegendes Beispiel zu wählen — im Deutsch-Schwedisch-Norwegischen, desgleichen im Deutsch-Skandinavischen Güterverkehre. Voraussetzung für die Einrichtung derselben wird stets sein, dass eine direkte Eisenbahnroute nicht vorhanden ist, bezw. dass über die vorhandenen direkten Eisenbahnrouten brauchbare, einen Erfolg versprechende Tarife nicht eingerichtet werden können, ferner, dass die betheiligte Schifffahrtlinie genügende Gewähr für eine in erster Linie regelmässige und billige, sowie auch für eine thunlichst schleunige Beförderung bietet. Liegen diese Voraussetzungen vor, und ist es daher bei dem Vorhandensein derselben möglich, eine dem direkten Eisenbahntarif annähernd gleichwerthige Einrichtung zu schaffen, dann sprechen auch die nämlichen allgemein wirthschaftlichen Gründe wie in den direkten Bahnverkehren dafür, mit einer solchen Linie einen direkten Tarif zu vereinbaren und dem Versender auf diesem kombinirten Verkehrswege ebenfalls die Möglichkeit zur Kalkulation der Frachten und Nebengebühren an der Hand eines unter amtlicher Autorität veröffentlichten Tarifes unter Vermeidung der vielfach hohen und schwankenden Vermittlergebühren zu gewähren. Eine Begünstigung einer einzelnen Schifffahrtlinie, im vorliegenden Falle der Deutschen Levantelinie, liegt in der Vereinbarung eines solchen Tarifs keinesfalls, da seitens der betheiligten Eisenbahnen grundsätzliche Geneigtheit besteht, auch anderen heimischen Schifffahrtlinien, welche gleiche Zugeständnisse bezüglich der zu veröffentlichenden Frachten und eine gleiche Sicherstellung bezüglich der Regelmässigkeit des Betriebes und der Zahl der Fahrten machen, gleichartige Tarife zu gewähren. Wie sehr die Beschwerde zu der allgemeinen Auffassung in Gegensatz tritt, ergibt sich ferner daraus, dass aus binnenländischen Kreisen im weitesten Umfange ein reges Interesse und lebhafte Anerkennung über die neue Verkehrseinrichtung laut werden. Es entspricht dieses den eisenbahnseitig gehegten Erwartungen, welche an die Thatsache anknüpften, dass es der Deutschen Industrie bisher nicht gelungen war, in den für die Erzeugnisse der Europäischen Kulturstaaten so aufnahmefähigen Ländern ein angemessenes Absatzgebiet zu gewinnen, und dass es einer kräftigen Anregung, insbesondere auch weitgehender Ermässigungen von Seiten der betheiligten Eisenbahnen bedürfe, um diese für den Deutschen Export ungünstigen Verhältnisse zu seinen Gunsten zu verschieben. Wenn behauptet wird, dass dieses durch die Interessen der Deutschen Industrie gebotene Vorgehen lediglich gegen die Oesterreichische Konkurrenz gerichtet sei, so liegt hierin eine Unterstellung, die bei Kenntniss der in den Häfen der Levante vorliegenden Handelskonkurrenz aller grösseren Europäischen Industriestaaten auffallend und wenig geeignet erscheint, den Beschwerdeführern Sympathien zu erwecken."

Strassburger Strassenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen im Betriebsjahre 1889/90 auf den sämmtlichen Linien 695 124 *M.*, hierzu Pachtzins der Houblonnière und sonstige Einnahmen mit 5 545 *M.* und Uebertrag aus dem Jahre 1888/89 mit 157 *M.*, zusammen 700 826 *M.* Die Ausgaben, einschl. der Zinsen der Obligationen usw. und der für Tilgungen und Rücklagen aufgewendeten Beträge, erforderten 670 209 *M.*; mithin verbleibt ein Ueberschuss von 30 617 *M.*

Der Hauptabschluss des ganzen Unternehmens schliesst in Guthaben mit 4 804 908 *M.* und in Schuld nebst Zinsen und Tilgungen mit 4 774 291 *M.* ab, so dass ein verfügbarer Reingewinn von 30 617 *M.* verbleibt. Der Reingewinn gestattet die Vertheilung einer Dividende von 17 *M.* für die Aktie.

Das Bahnnetz umfasste am Schlusse des Berichtsjahres 104,999 km — hiervon sind 27,440 km vollspurig und 77,529 km schmalspurig (1 m), nebst einem rollenden Material für sämmtliche Linien von 38 Lokomotiven (hiervon 14 für Schmalspur) und 125 Personenwagen (hiervon 28 für Schmalspur).

In der am 8. v. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre ist die Erhöhung des Grundkapitals durch Ausgabe von 360 Stück neuen Aktien zu je 1 000 *M.* von 640 000 *M.* auf 1 000 000 *M.* beschlossen worden.

Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein.

Die nachstehende Zusammenstellung, welche das „Centralblatt der Bauverw." den Jahresberichten der Centralkommission für die Rheinschifffahrt entnommen hat, geben Zeugniss davon ab, wie sich der Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein, soweit derselbe Deutsches Gebiet durchströmt, im Laufe der letzten Jahrzehnte entwickelt hat.

Jahr	Grenzverkehr in Emmerich (zu Berg u. zu Thal) t	Kohlenausfuhr aus Ruhrort und aus Duisburg t	Verkehr in den wichtigsten Deutschen Rheinhäfen t
1865	1 430 885	1 867 342	3 843 965
1870	1 815 690	1 869 399	4 053 162
1875	2 486 233	1 760 837	4 455 150
1880	3 683 838	2 225 533	5 637 513
1885	4 529 028	2 954 999	8 075 626
1886	4 544 328	2 951 779	9 747 260
1887	4 988 791	2 909 964	9 972 819
1888	5 524 785	3 542 150	12 183 813

Die Anzahl der Fahrzeuge, welche diesen Verkehr bewältigen, hat im Jahre 1888/89 betragen: 5 623 Segelschiffe und Schleppkähne mit einer Tragfähigkeit von zusammen 1 166 425 t, und 615 Dampfer mit zusammen 31 857 Pferdekräften. Die Bemannung dieser Fahrzeuge beträgt nahezu 20 000 Mann. Was die Grösse der Schleppkähne anlangt, so glaubte man eine Zeit lang eine Tragfähigkeit von 20 000 Ctr. nicht überschreiten zu sollen; diese Abmessungen sind seiner Zeit auch den Schleusen der Mainkanalisirung zu Grunde gelegt. Neuerdings ist man indessen über dieses Maass weit hinausgegangen und baut jetzt Schleppkähne mit 26 000 - 28 000 Ctr. Tragfähigkeit. Der Rhein-Seeverkehr wird mit 2 Dampfschiffen zwischen Köln und London betrieben, welche im Jahre 1889 insgesammt 41 288 t Güter befördert haben. Indessen findet dieser Rhein-Seeverkehr ein Haupthinderniss in der noch immer ungenügenden, den Vereinbarungen nicht entsprechenden Fahrwassertiefe auf der Holländischen Stromstrecke.

Suezkanalverkehr im Jahre 1889.

Der Antheil Deutschlands belief sich im Jahre 1889, nach Ausweis der veröffentlichten amtlichen Schiffsstatistik, auf 194 Schiffe. Damit nimmt Deutschland unmittelbar hinter Grossbritannien, welch letzteres mit seinen 2 611 Schiffen allerdings einen ganz unverhältnissmässigen Vorsprung hat, die erste Stelle ein. Erwägt man indess, dass der Suezkanal die Hauptstrasse des Englischen Weltverkehrs nach den ausgedehnten Kolonialreichen in Indien und Australien darstellt, während Deutschland, obwohl unter den Kolonialmächten die jüngste, dennoch seit dem Bestehen des Suezkanals alle anderen Staaten, ausser England, überholt hat und bei dem raschen Aufschwung, den Deutsch-Ostafrika zu nehmen sich anschickt, auch der Deutsche Seeverkehr von und nach der Ostküste des dunklen Erdtheils eines entsprechenden Wachsthums sicher ist, so dürfte die anscheinend so geringfügige Ziffer von 194 Schiffen ein wesentlich anderes Aussehen gewinnen.

Deutsch-Amerikanischer Handelsverkehr 1889.

Nach dem Jahresbericht der Berliner Kaufmannschaft hat die Deutsche Eisen-, Stahl- und Maschinenindustrie reichlich Gelegenheit gefunden, für die in Amerika schwunghaft betriebenen Eisenbahn- und anderen Bauten zu liefern: u. a. Eck- und Winkeleisen 21 323 D.-Ctr., Eisenbahnlaschen, Schwellen usw. 33 969, Schienen 68 762, Stabeisen 77 652, Eisenplatten und Blech 5 641, Eisendraht 224 001, eiserne Brücken 2 048, Drahtseile 696, Drahtstifte 14 832, gewalzte und gezogene Röhren 1 964, Federn und Achsen für Eisenbahnwagen 1 307, Lokomotiven 530, Dampfkessel 1 238, Maschinen 9 545 D.-Ctr. und Eisenbahnfahrzeuge 19 Stück.

Deutschlands Roheisenerzeugnisse.

Nach den statistischen Ermittelungen des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller beliefen sich die Roheisenerzeugnisse des Deutschen Reiches einschl. Luxemburgs im Monat Juni d. J. auf 387 852 t, darunter Puddelroheisen und Spiegeleisen 185 362 t, Bessemerroheisen 39 131 t, Thomasroheisen 116 768 t und Giessereiroheisen 46 591 t. Erzeugt wurden im Juni 1889 330 812 t, im Mai 1890 400 234 t. Vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. wurden insgesammt 2 339 583 t gegen 2 092 376 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres erzeugt.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Besichtigung der Centralstation der Berliner Elektrizitätswerke in der Mauerstrasse am 18. Mai 1890.

Der Ausflug des Vereins für Eisenbahnkunde zur Besichtigung einer der 4 grossen Centralstationen der Berliner Elektrizitätswerke erfreute sich wiederum einer aussergewöhnlichen Betheiligung. Die Berliner Elektrizitätswerke gehören einer Zweiggesellschaft der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Herr Datterer als Vertreter der erstgenannten, Herr Jordan namens der letztgenannten Gesellschaft übernahmen die Führung und ertheilten alle erwünschte Auskunft.

Die Berliner Elektrizitätswerke besitzen 4 grosse Centralstationen in der Markgrafenstrasse, Mauerstrasse, Spandauerstrasse und am Schiffbauerdamm, sowie eine kleinere Station in der Friedrichstrasse. Die gegenwärtige Leistung sämmtlicher Centralstationen beträgt etwa 9 000 Pferdestärken, das Leitungsnetz ist 75 km lang und nach dem Ausbau sämmtlicher Anlagen werden die Werke über 18 350 Pferdestärken und 113 km Leitungsnetz verfügen.

1 500 Bogenlampen, gegen 65 000 Glühlampen werden von den Centralstationen gespeist und gegen Ende des Jahres steht zu erwarten, dass 100 000 Lampen angeschlossen sein werden. Die Centralstation in der Mauerstrasse ist die grösste der zur Zeit sich im Vollbetriebe befindlichen Stationen, sie wird demnächst von der Centralstation Schiffbauerdamm überflügelt werden.

Obgleich im Centrum Berlins liegend, wo die Beschaffung des Grund und Bodens ausserordentliche Aufwendungen erheischt, ist die Centralstation grossartig angelegt. Der Platz ist in geschicktester Weise ausgenutzt und man braucht doch nicht zu klettern und durch Winkel zu kriechen, um in die verschiedenen Räume zu gelangen. Derartige ausserordentliche Grundstückkosten hat man beispielsweise in London gescheut. Das in Berlin Geleistete erkennt die Englische Fachpresse auch rückhaltlos an; Maschinen und Kesselhaus, wie eine der grossen Berliner Centralstationen sie bietet, kennt man in London noch nicht.

9 Dampfmaschinen von 150—1 000 Pferdekräften, gespeist von 9 mächtigen Dampfkesseln von 180—203 qm Heizfläche, theilen 20 Dynamomaschinen die Bewegung zur Erzeugung des elektrischen Stromes mit. Den meisten Eindruck machen die nach dem bekannten Typus der Schiffsmaschinen gebauten gewaltigen Dampfmaschinen von 350 und der Koloss von 1 000 Pferdestärken in der grossen Maschinenhalle. Es sind stehende Corliss-Verbundmaschinen mit Kondensation und unter 90° zu einander stehenden Kurbeln.

Jede elektrische Kraftübertragung und Lichtabgabe bedingt einen gewissen Kraftverlust und um diesen Nachtheil auszugleichen, ist die für den Betrieb sparsamste Dampfmaschine Bedingung. Eine Dampfmaschine, welche eine Dynamomaschine in Bewegung setzen soll, muss durchaus gleichmässigen Gang, feste Umdrehungszahl in der Zeiteinheit und namentlich auch eine gleichmässige Winkelgeschwindigkeit für die einzelne Umdrehung besitzen, weil infolge der Uebertragung auf die Dynamomaschine jede Ungleichmässigkeit in der Bewegung nachtheilig fühlbar wird. Das Erstrebenswerthe ist daher, die Umdrehungszahl der Dampfmaschine mit der der Dynamomaschine in bestmöglichste Uebereinstimmung zu bringen. Entweder muss daher die Umdrehungszahl der Dampfmaschine auf die der Dynamomaschine erhöht oder die der Dynamomaschine auf die der Dampfmaschine ermässigt werden. Die Centralstation Mauerstrasse gestattet in ihren verschiedenen Dampf- und Dynamomaschinen einen Vergleich zwischen den beiden angedeuteten Bauweisen. Haben die kleineren Maschinen eine Umdrehungszahl von rund 200, so hat die grosse 1 000 pferdige Maschine nur 80 bis 90 Umdrehungen.

Die langsam laufenden Dampfmaschinen sind für den Betrieb am vortheilhaftesten. Sie sind nicht der grossen Abnutzung unterworfen, wie die schnelllaufenden, bedingen geringen Kohlenverbrauch, gelten überhaupt als die für den Betrieb sparsamsten. Die grossen 350- und 1 000 pferdigen Dampfmaschinen erscheinen in ihrer Gesammtanordnung so zu sagen gedrängt massig. Die Cylinder sind z. B. auf gut verschraubten eisernen Ständern befestigt und geben dem Ganzen ein sehr stabiles Gefüge, wie man es sonst bei derartigen Maschinen mit grossem Kolbenhub kaum gewöhnt ist.

Die doppelte Kurbelwelle ist aus mehreren Abtheilungen einzelner Kurbeln und Kurbelzapfen zusammengestellt und in sinnreicher Weise verbunden, ein wahres Meisterwerk in Bezug auf die Genauigkeit der Arbeit. Die Einhaltung der Mittellinie der verschiedenen Abtheilungen während der Anfertigung, die Beibehaltung derselben nach der Aufstellung und während des Betriebes ungeachtet der ungleichen Abnutzung der Lager bleibt eine ausserordentlich schwierige Aufgabe. Die Schwierigkeit hat aber der Erbauer — van den Kerchove in Gent — durch die grosse Genauigkeit bei der Ausführung der Arbeit überwunden.

Jede 350 pferdige Dampfmaschine treibt eine Dynamomaschine; die 1 000 pferdige Dampfmaschine treibt aber zwei Dynamomaschinen, d. i. je eine an jedem Ende. Die Anordnung ermöglicht eine bessere Vertheilung der Kräfte, macht die Maschine zugänglicher, gestattet die leichtere Auswechselung einzelner Theile und ermöglicht den Betrieb der Maschine mit halber Belastung, was z. B. eintreten kann, wenn eine der beiden Dynamomaschinen reparirt werden muss.

Die neuesten langsam laufenden Dynamomaschinen weisen wieder den bei den ältesten Maschinen dieser Gattung eigen-

thümlichen ringförmigen Anker auf. Die Elektromagnete liegen im Innern des Ringes, 5 Nord-, 5 Südpole mit mächtigen Polflächen. Die Maschinen gebrauchen keinen Kommutator, der Strom wird direkt vom Anker abgehoben.

Zu den sinnreichsten Vorrichtungen jeder elektrischen Centralstation gehören die Steuerungs- (Schalt-) und Messvorrichtungen. Mit dem einfachen Namen „Schaltbrett“ wird eine Maschine bezeichnet, die auf den Uneingeweihten mehr Eindruck macht wie jede andere. Das Schaltbrett ist im Maschinenraum an einer Stelle angeordnet, welche schon durch ihre Lage und äussere Ausstattung die Aufmerksamkeit erregt. Der Eisenbahntechniker wird geneigt sein, das Schaltbrett für ein Stellwerk anzusehen bezw. mit einem solchen zu vergleichen. Ein Stellwerk ist es auch. Neben einander in einer Reihe gelagert befindet sich hier das Hebelwerk, welches zur Ein- und Ausschaltung der Maschinen in bezw. aus dem Stromnetz führt. Für jede Maschine sind 3 Hebel angeordnet. Man muss sich vergegenwärtigen, dass bei den Lichtleitungen in Berlin die Erde zur Rückleitung nicht verwendet wird. Infolge dessen muss jede Dynamomaschine, wenn sie Strom in die Leitung senden soll, mit ihren beiden Polen an die Hin- und Rückleitung angeschlossen werden. Dazu gehören 2 Hebel im Schaltbrett. Soll aber die Maschine belastet werden, ohne dass sie Strom für die Lampen abgibt, zur Erprobung ihrer Leistungsfähigkeit, so wird ein dritter Schalthebel gebraucht, der in Verbindung mit einem der beiden anderen den von der Maschine ausgehenden Strom in eine Gruppe von sogenannten Widerständen leitet, d. h. in neben und übereinander angeordnete, abgetheilte und nach Art der galvanischen Batterien mit einander verbundene Gewebe aus Nikelin. Da die Strommenge gleich ist dem Zahlenwerthe, welcher sich durch den Bruch: Spannungs- getheilt durch Widerstandswerth ergibt, da die Spannung als eine gegebene (Gleichstrom, für gewöhnlich von 110 Volt.) angesehen werden darf, so ist es klar, dass, wenn ferner der Werth des Widerstandes bekannt ist, damit auch der Werth der Strommenge gefunden ist. Die Widerstandswerthe sind aber genau ermittelt, so dass also der Strom, welcher das Gewebe von x Widerstandsabtheilungen durchläuft, damit eine ganz bestimmte Stärke nachweist. Ist Spannung und Widerstand bekannt, so ist damit auch die Strommenge bekannt.

Recht bezeichnend für die Bedeutung der Centralstation ist u. a. auch noch der Wasserverbrauch. Die Dampfmaschinen arbeiten, wie wir bereits erwähnt haben, mit Kondensation. Man darf daraus annehmen, dass bei Prüfung des Projektes die Kosten des Kohlenverbrauches verglichen mit der der Wasserbeschaffung die grösseren gewesen sind. 16 Tiefbrunnen auf dem Grundstück liefern das benöthigte Wasser. Rechnet man die Leistung der Centrale zu 3 000 Pferdestärken, die tägliche volle Betriebszeit nur zu 5 Stunden, Verbrauch an Speisewasser für die Stunde und Pferdekraft nur zu 10 l, so ergibt sich schon ein Tagesverbrauch von nicht weniger als 150 cbm Speisewasser, d. i. ungefähr so viel, als ein Schnellzug für eine 7 Mal so lange Strecke, als die von Berlin bis Hannover verbrauchen würde. Für die Kondensation ist das 25 fache des Speisewasserverbrauchs zu rechnen, d. s. nicht weniger als 3 750 cbm. Demnach haben die Tiefbrunnen täglich gegen 4 000 cbm Wasser zu liefern und zur Fortführung dieser Masse werden die Entwässerungskanäle der Stadt auf die Dauer kaum ausreichen. Das Werk wird wahrscheinlich einen eigenen Abflusskanal nach der Spree bauen müssen.

Der Nichteingeweihte hat selten eine richtige Anschauung davon, wie weit die Benutzung des elektrischen Lichtes thatsächlich vorgeschritten ist. Die Berliner Werke führen darüber eine sorgfältige Statistik. Sie unterscheiden 9 Gruppen von Abnehmern. Läden und Schankstätten sind die bedeutendsten Verbrauchsstellen. Theater und Strassen haben bis jetzt nur die Hälfte des Verbrauches einer der beiden erstgenannten Gruppen. Der Gesammtverbrauch des laufenden Jahres wird bei sämmtlichen Berliner Centralen auf 29 000 000 Ampère-Stunden geschätzt. Die oben genannten Herren Vertreter der beiden Gesellschaften gaben noch manche andere interessante statistische Notizen. Wir können leider nicht auf alle Punkte hier zurückkommen. Den bleibenden Eindruck werden die Theilnehmer am Ausfluge gewonnen haben, dass die aufblühende Industrie der elektrischen Beleuchtung in den Berliner Elektrizitätswerken eine würdige Vertretung gefunden hat.

Den Herren Datterer und Jordan gebührt der Dank des Vereins für die sachgemässe Führung.

Die Entwickelung der Argentinischen Eisenbahnen.

Die neueren Telegramme von Buenos Ayres brachten eine ganze Reihe von Hiobsnachrichten. Der Abbruch der Verhandlungen über die Englische Anleihe, während die Nationalbank gleichzeitig ihre gewöhnliche Vierteljahresdividende aussetzte und der Präsident die Ausgabe weiterer 100 000 000 D. von Zwangsnoten verfügte, wirkten zusammen ausserordentlich verstimmend und trieben das Goldagio auf mehr als 200 %. Aber trotz dieser ungünstigen Momente wäre es ein Fehler, die Verhältnisse der Republik als hoffnungslos aufzufassen. Es lässt sich nicht leugnen, dass sowohl die Regierung als die Nation zu sanguinisch waren und Unternehmungen, deren Ausführung auf eine lange Reihe von Jahren hätte ausgedehnt werden sollen, zu schnell ins Werk setzten, weil Europa das nöthige Kapital zu bereitwillig vorschoss. Mit der Einsicht der begangenen Fehler und der Einführung eines von der Nothwendigkeit bedungenen Sparsystems dürfte jedoch der Wendepunkt zu einer Besserung der Zustände nicht fern sein. Die vornehmlichste Ursache der gegenwärtigen Krisis liegt an dem Leichtsinne, mit dem die Regierung ihr Geld zur Herstellung gänzlich unrentabeler öffentlicher Bauten verschwendete und damit die Landspekulation erzeugte, die in ihrem Verlaufe unberechenbare Nachtheile mit sich brachte. — Deshalb sind aber nicht alle Unternehmungen zu verwerfen und die Eisenbahnen bilden im besonderen den vornehmlichsten Lichtpunkt in der schwierigen Situation. Argentinien war mit seinem Bahnnetze ungewöhnlich glücklich. In anderen Staaten baute man Eisenbahnen mit eigenem Kapitale und erschöpfte dadurch die verfügbaren Mittel derart, dass selbst die reichsten Länder einer schweren Krisis anheimfielen, wie beispielsweise England im Jahre 1847. Die finanzielle Verwirrung in Argentinien hat dagegen nicht den mindesten Zusammenhang mit der überraschend grossen Entwickelung des Argentinischen Eisenbahnnetzes. Selbst die vom Staate geleisteten Zinsgarantien kosteten der Regierung bis dahin sehr wenig, da die grosse Mehrzahl der Gesellschaften mit hinlänglichem Nutzen arbeiteten, um ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen. Die Fälle in denen Konzessionen ertheilt wurden, ohne dass die bezüglichen Linien gegründete Aussicht auf Rentabilität zuliessen, sind viel vereinzelter als man gewöhnlich in Europa annimmt, wenn auch hier und da Begünstigungen stattfanden, die besser unterblieben wären. Die Englischen Gesellschaften, die den bei weitem grössten Theil der vorhandenen Linien ausmachen, haben jedenfalls alle Ursache mit ihren Unternehmungen zufrieden zu sein, wie nachstehende Zusammenstellung einiger der bedeutendsten Bahnen beweist;

Gesellschaft	1880		1890	
	Autorisirtes Kapital ℒ	Kurs im Juni %	Autorisirtes Kapital ℒ	Kurs im Juni %
Buenos Ayres Great Southern				
Aktien	1 610 000	132	3 600 000	173
Prioritäten . . .	6 % 767 267	126	(5 %) 2 000 000	131
Buenos Ayres & Ensenada				
7 % Prioritäten . .	350 000	59	350 000	157
East Argentine				
7 % Priorit.-Aktien	668 000	53	668 000	94
„ -Obligat.	7 % 292 000	95	(6 %) 350 000	108
Central Argentine				
Stammaktien . .	1 300 000	86	4 496 590	134
Priorit.-Obligat. .	6 % 584 700	104	(5 %) 700 000	153
Buen. Ayres Northern				
Stammaktien . .	45 000	27	179 329	194
garant. „	7 % 136 170	54	(8 %) 122 880	244
Priorit.-Obligat. .	6 % 179 665	92	(5 %) 154 505	115

Welches Vertrauen die Kapitalisten in die Sicherheit der Prioritätsobligationen setzen, geht deutlich aus der jetzt verringerten Rentabilität der Anlagen im Vergleiche mit der Periode 1880 hervor. Es rentirten sich nämlich

	im Juni 1880	im Juni 1890
Buenos Ayres Great Southern Bonds	mit 4,76 %	mit 3,74 %
Central Argentine Bonds	„ 5.77 „	„ 3,25 „
East Argentine Bonds	„ 7 24 „	„ 5,55 „
Buenos Ayres Northern Bonds . .	„ 6,52 „	„ 4,32 „

Nach den zuverlässigsten Ermittelungen wuchs das Argentinische Bahnnetz von 1 639 Englischen Meilen in 1880 auf 10 639 Meilen in 1890, wovon jedoch etwa die Hälfte noch im Bau begriffen ist, und das aufgebrachte Kapital von 13 344 000 ℒ auf 94 524 000 ℒ. Welche unberechenbar grosse Bedeutung diese Erweiterung für das ganze Land hat, das vor dem Bau der Bahnen meistens ganz unzugänglich war, weil es nicht einmal Landstrassen besass, geht aus folgender Tabelle hervor:

	Umfang in Englischen Quadratmeilen	Anzahl der Quadratmeilen, die auf je 1 Meile Bahn kommen	
		1880	1890
Die Argentinische Republik (ausschl. der Territorien)	517 700	317 09	48,66
Provinz Buenos Ayres	63 000	84 62	19 60
„ Santa Fé	18 000	270.00	10.27
„ Cordoba	54 000	100,90	40,90
„ Entre Rios	45 000	555 50	98,70
„ Corrientes	54 000	2 250,00	101,50

Die Eisenbahnen geben allein die Mittel an die Hand, die Bodenkultur in einem solchen Grade zu heben, dass sich daraus eine kommerzielle Kraft entwickeln dürfte, die unter einer vorsichtigen Regierung nicht verfehlen kann, eine anhaltende Periode begründeter und wohlberechtigter Prosperität zu schaffen. Sobald sich die jetzige finanzielle Krisis, deren vornehmlicher Grund in der übertriebenen Spekulation zu suchen ist, die mit dem raschen Aufblühen von Argentinien zusammenhängt, etwas gelegt hat, dürfte auch die Produktion und Ausfuhr der grossen Republik einen Umfang annehmen, der dem Lande Geld genug zuführen wird, um alle seine Verpflichtungen zu decken. Je mehr der Boden nutzbar gemacht wird, desto mehr hebt sich natürlich der Bahnverkehr und schon aus dieser Ursache verdienen die Gesellschaften die Aufmerksamkeit der in Argentinischen Werthen interessirten Kapitalistenwelt.

Ein Nestor des Deutschen Eisenbahnwesens.

Am 16. Juli d. J. war es dem Grossherzoglich Hessischen Geheimrath und Vorsitzenden der Direktion der Main-Neckarbahn, Herrn Friedrich Lichthammer in Darmstadt vergönnt, sein 50jähriges Dienstjubiläum trotz seiner 73 Lebensjahre in voller geistiger und körperlicher Rüstigkeit zu feiern. Von dieser goldenen Zahl kommen 3 Jahre auf besonderen Hessischen Staatsdienst und 47 Jahre auf den Eisenbahndienst. Jeder Fachmann wird es zu würdigen wissen, welche Summe von Arbeit ein solcher Zeitraum unter den ganz besonderen Verhältnissen des Eisenbahnwesens umfasst.

Der Jubilar ist 1818 in Darmstadt als der Sohn des Grossherzoglich Hessischen Hofjustizrathes Lichthammer geboren. Nach Absolvirung des Gymnasiums widmete er sich, obgleich er mehr Neigung zur Kunst, insbesondere zur Malerei hatte, auf Wunsch seiner Familie dem Studium der Architektur und Ingenieurwissenschaft auf der Universität Giessen. Wesentlichen Antheil an der Ausbildung desselben nahm sein Oheim, Geheimrath Eckhardt in Darmstadt, ein hervorragender Staatsbeamter, welcher es verstand, Geist und Gemüth des Neffen nur auf das Gute und Schöne zu lenken.

Mit Beginn des Baues der Main-Neckarbahn im Mai des Jahres 1843 wurde der Jubilar, erst 25 Jahre alt, zum Sektionsingenieur für den Hoch- und Bahnbau in der Sektion Darmstadt ernannt, welche Bauten bis zur Mitte des Jahres 1846 währten. In diesen Zeitabschnitt fällt auch eine Reise desselben nach Belgien, auf welcher er den dort schon in weiterer Entwickelung begriffenen Eisenbahnbau durch unmittelbare Anschauung kennen lernte. Diese Reise war eine fruchtbare für den strebsamen, mit ausgeprägtem Sinn gerade für die Technik begabten jungen Ingenieur, der reich beladen mit Skizzen und Anregungen in sein heimathliches Berufsfeld zurückkehrte.

Wenn auch im Juli 1846 die eigentliche Bauthätigkeit durch die Eröffnung des Betriebes der Main-Neckarbahn zunächst einen Abschluss gefunden hatte, bei welcher Gelegenheit die Ernennung des Jubilars zum Bahningenieur und Vorstand der Bahnverwaltung in Darmstadt erfolgte, so zeigt der Wortlaut des Einführungsdekrets, welches umfangreiche und vielseitige Feld der Thätigkeit im technischen wie im Verwaltungsdienst — in damaliger Zeit gegenüber der heutigen Theilung der Arbeit — sich dem jungen Eisenbahnbeamten eröffnete. Es besagt dasselbe:

„Der Geschäftskreis des Bahningenieurs umfasst den gesammten Bahndienst, das ist die Instandhaltung der Bahn und Gebäude nebst der polizeilichen Aufsicht auf der Bahn und im Innern der Bahnhöfe, sowie den Dienst der Anschaffung und Unterhaltung des Transportmateriales und den technischen Theil des Fahrdienstes, Behandlung der Lokomotiven und Wagen auf der Fahrt. Ferner ist hierher, als den vorgenannten Geschäften angehörig, der Betrieb der Werkstätten und die Anschaffung und Verwendung der für den Eisenbahndienst erforderlichen Materialien zu rechnen. Dem Vorstand des Bahnamts, welchem die obere Leitung des Dienstes anvertraut ist, liegt die allgemeine Aufsicht über den gesammten Dienst und die Besorgung der allgemeinen Verwaltungsgegenstände, welche nicht speziell dem einen oder dem anderen Beamten des Bahnamts zugewiesen sind, ob usw."

Die allbekannte rasche Folge der technischen und verwaltungsseitigen Entwickelung des Eisenbahnwesens erhöhte naturgemäss die Anforderungen und so trat der Jubilar im Jahre 1857 mit reicher Erfahrung und einer gründlichen Kenntniss des gesammten Dienstes in seine jetzige Stellung als Vorsitzender der Direktion der Main-Neckarbahn ein. Sein sicherer und weitsehender Blick für die wirklich nutzbringenden technischen Neuerungen, seine feste Hand in der Leitung des Verwaltungsdienstes haben in treuer Gemeinschaftsarbeit mit den Königlich Preussischen und Grossherzoglich Badischen Mitgliedern der Direktion, das den Staaten Preussen, Hessen und Baden gemeinsame Unternehmen der Main-Neckarbahn auf die gegenwärtige Höhe, wie sie aus den statistischen Nachrichten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ersichtlich ist, gebracht.

Der Ehrentag des Jubilars — der 16. Juli 1890 — gestaltete sich durch die ausserordentlich zahlreichen Beweise der Theilnahme, der Gnade seines Landesfürsten, der hohen Achtung der Regierungen, der Behörden und Anstalten, darunter die technische Hochschule, vertreten durch das Professorenkollegium, der Herren Kollegen, der Beamten und Bediensteten zu einem erhebenden Festtage für denselben. Sinnige Andenken in den mannigfachsten Formen, überreicht durch verschiedene Abordnungen, werden dem Jubilar ein bleibendes Denkmal des Tages sein.

Wir schliessen mit dem Wunsche, dass auch fernerhin der Jubilar an dem blühenden Unternehmen der Main-Neckarbahn wirken und walten möge in dem befriedigenden Bewusstsein allgemein nutzbringender Thätigkeit mit ebenso allgemeiner Anerkennung derselben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 10. August d. J. ab erhält die an der Eisenbahnstrecke Troisdorf-Niederlahnstein belegene Station Neuwied r. Ufer die Bezeichnung „Neuwied".

Köln, den 29. Juli 1890. (1712)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 16. Juli l. J. in Nr. 57 der Vereinszeitung bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die infolge Hochwasser eingetretene Verkehrsunterbrechung in der Strecke Klausen-Atzwang am 23. d. Mts. und in der Strecke Branzoll-Auer am 27. d. Mts. behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden ist.

Wien, am 30. Juli 1890. (1713)

Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Die an der Bahnstrecke St. Vith-Ulflingen zwischen den Stationen Reuland und Lengeler gelegene Haltestelle Oudler, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, wird mit dem 10. August d. J. für die Abfertigung von Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet werden.

An genanntem Tage treten infolgedessen die in den bezüglichen Tarifen für den diesseitigen Lokalverkehr und den direkten Verkehr mit dem diesseitigen Bezirk für die Station Oudler aufgeführten Entfernungen bezw. Tarifsätze in Wirksamkeit.

Köln, den 6. August 1890. (1714)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Die Bekanntmachung vom 28. d. Mts. betreffend Einführung der Hefte A, B und C 7 des Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Gütertarifs wird dahin ergänzt, dass die im Heft B 7 enthaltenen Sätze des Schnittpunktes A für Eysden und Gronsveld vorläufig nicht angewendet werden.

Elberfeld, den 30. Juli 1890. (1715)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Infolge der am 1. Oktober d. J. stattfindenden Ausserbetriebssetzung der Strecke Karf-Tarnowitz des Direktionsbezirks Breslau werden die in dem Kilometerzeiger des Tarifs enthaltenen Entfernungen für den Verkehr eines grösseren Theils unserer Stationen, den Stationen der Marienburg-Mlawkawer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn, von demselben Tage ab um je 1 bis 3 km erhöht. Diese Erhöhungen betragen:

für Aschenbornschacht, Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Karf, Ludwigsglück, Morgenroth, Ruda, Zabrze, Zabrze-Koksanstalt 3 km;

für Gleiwitz und Preiswitz 2 bis 3 km; für Bradegrube, Czerwionka, Dzieditz, Emanuelsegen (Güterbahnhof), Friedrichsgrube, Idaweiche, Karolinegrube O. S. E., Kattowitz, Kobier, Königshütte O.-S., Lazisk, Nicolai, Orzesche, Pallowitz, Pless, Schwientochlowitz, Sohrau O.-S., Tichau 1 km.

Dagegen findet für Friedrichsgrube, Orzesche, Pallowitz, Sohrau O.-S. auch eine Herabsetzung einzelner Entfernungen von je 1 km statt.

Diese neuen Entfernungen werden in dem am 1. Oktober d. J. zur Herausgabe gelangenden Nachtrag IV zum Tarif enthalten sein.

Bromberg, den 30. Juli 1890. (1716)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der im **Weichsel-Verband** von Danzig nach Kiew für diverse Artikel bestehende Ausnahmetarif vom 1/13. April 1885 bleibt noch bis zum 20. Dezember 1890 / 1. Januar 1891 in Kraft.

Die Direktion (1717 J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung von Mais zum Export in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser über Mlawa-Illowo treten vom 13/1. August a. cr. ab ermässigte Frachtsätze in Kraft. Exemplare des betreffenden Tarifs sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, am 30. Juli 1890. (1718 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Am 10. August d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarife für den Militärbahn-Staatsbahnverkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, zu den besonderen Tarifvorschriften, zum Tarif für die Güterbeförderung auf öffentlichen Anschlussgeleisen, zum Tarif und den Abfertigungsbefugnissen der Haltestellen und einzelner Stationen, zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, zum Kilometerzeiger selbst und zum Ausnahmetarife 4 (Düngemittel etc.).

Soweit mit diesen Aenderungen Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze verknüpft sind, treten dieselben erst am 15. September d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 30. Juli 1890. (1719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Vom 1. August d. J. ab gelangt der Nachtrag VII zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Christianshütte, Eschenau, Heckholzhausen, Schadeck und Schupbach der Kerkerbachbahn und einige Berichtigungen. Der Tarifnachtrag kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden, bei welchen auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 31. Juli 1890. (1720)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Am 1. August d. J. erscheint der Nachtrag III zum Gütertarife vom 1. August 1884, enthaltend direkte Frachtsätze für die neu aufgenommenen Lokalbahnstationen der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Derselbe gilt gleichzeitig als provisorischer Nachtrag zum Ausnahmetarife für Holz vom 1. März 1884.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 31. Juli 1890. (1721)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** — siehe die Tarifhefte Nr. 1 und 2 — kommen vom 1. August d. J. an für den Verkehr zwischen Eisenstein Bayer. Stsb. und Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk), Brake, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg H., Harburg U. E., Lübeck und Nordenham anderweite direkte Frachtsätze zur Anwendung, über deren Höhe die Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen der genannten Stationen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 27. Juli 1890. (1722)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Auf den diesseitigen Bahnlinien können in Zukunft nur noch Jagdhunde ausnahmsweise in Kupees III. Klasse mitgenommen werden, wenn dieselben ausschliesslich mit den Besitzern der Hunde oder anderen in ihrer Gesellschaft befindlichen Personen besetzt sind. Die Mitnahme von anderen Hunden in die Personenwagen — (mit Ausnahme von Schoosshunden, sofern gegen deren Mitnahme von den übrigen Reisenden desselben Kupees kein Einspruch erhoben wird) — ist n i c h t gestattet. Dieselben werden ausschliesslich in besonders eingerichteten Hundekupees befördert.

Strassburg, den 26. Juli 1890. (1723)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt etc. - Bayerischer Verkehr. Am 1. August cr. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der VIII. Nachtrag zur Einführung, durch welchen die K. Bayerischen Lokalbahnstationen in den direkten Verkehr einbezogen werden.

Frankfurt a/M., den 31. Juli 1890. (1724)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover - Altona. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Januar 1889 ist mit Gültigkeit vom 1. August d. J. der Nachtrag 6 herausgegeben, welcher Tarifkilometer etc. für die in den Verkehr einbezogenen Stationen der früheren Unterelbeschen, Schleswig - Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Bahn, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 30. Juli 1890. (1725)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu dem vom 1. April 1890 ab gültigen Staatsbahn-Gütertarif Hannover-Breslau kommt am 1. August d. J. der Nachtrag 2 zur Einführung, welcher neben Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifs bezw. des Nachtrags 1 auch anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft, sowie direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Hannover-Visselhövede enthält. Letztere treten jedoch erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben in Kraft.

Die in dem aufgehobenen Staatsbahn-Gütertarif Hannover-Breslau vom 1. März 1886 nebst Nachträgen bislang noch in Geltung gewesenen Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Unterelbeschen Eisenbahn werden durch diesen Nachtrag, welcher von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen ist, aufgehoben.

Hannover, den 29. Juli 1890. (1726)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau - Bayerischer Verkehr. Am 1. August cr. tritt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der VI. Nachtrag in Kraft, durch welchen die Königlich Bayerischen Lokalbahnstationen in den direkten Verkehr einbezogen werden.

Frankfurt a. M., den 31. Juli 1890. (1727)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 5. d. Mts. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Adlerkosteletz und Dresden-Altst., Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bahnh.) und Sohland, sowie zwischen Neustadt a. d. Mettau und Opocno einerseits und Sohland andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind und bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1890 in Geltung bleiben.

Dresden, den 2. August 1890. (1728)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. ab wird die Station B r e i t e n h o f in den Tarif für den Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind daselbst zu erfahren.

Dresden, den 2. August 1890. (1729)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für den Verkehr zwischen Mengen und Sigmaringen einerseits und den Stationen der Main - Neckarbahn sowie den Stationen Frankfurt a/M. der Hessischen Ludwigs - Eisenbahn andererseits sind mit Wirkung vom 1. August l. J. anderweite, ermässigte Tarifentfernungen und Frachtsätze zur Einführung gelangt.

Näheres hierüber ist bei den diesseitigen Güterstationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 3. August 1890. (1730)
Die Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. August l. J. treten für Friedrichsfeld im Verkehr mit Mengen und Sigmaringen um je 6 km gekürzte Entfernungen und dementsprechend auch ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Karlsruhe, den 2. August 1890. (1731)
Generaldirektion.

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Im Sächsisch-Thüringischen Verbande (Gütertarif Heft 1 und 2) findet vom 10. August d. J. ab eine direkte Güterabfertigung nach und von Station Breitenhof der Königlich Sächsischen Staatsbahn statt. Der Frachtberechnung werden die für Erla gültigen Tarifentfernungen unter Anstoss von 8 km zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 2. August 1890. (1732)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für a) Mehl und Mahlprodukte, b) Kleie treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) und b)	
Wien-Kaibahnhof . .	1,30 *M.*	
Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. transit .	1,30 „	
Korneuburg	1,22 „	
Nach Schönpriesen-Umschlag von		
Wien-Kaibahnhof . .	1,25 „	
Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. transit .	1,25 „	
Korneuburg	1,17 „	
Nach Dresden-Elbkai von	a)	b)
Wien-Kaibahnhof . .	1,66 *M.*	1,59 *M.*
Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. transit .	1,66 „	1,59 „
Korneuburg	1,58 „	1,51 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. Juli 1890. (1733)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Rohzucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende August des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Wien-Kaibahnhof . .	1,46 *M.*
Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. trs. . . .	1,46 „
Korneuburg	1,37 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Wien-Kaibahnhof . .	1,41 „
Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. trs. . . .	1,41 „
Korneuburg	1,32 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Wien-Kaibahnhof . .	1,82 „
Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. trs. . . .	1,82 „
Korneuburg	1,73 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 1. August 1890. (1734)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. September l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife Theil II, Heft 2 für eben bezeichneten Verband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen bezw. Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 1. August 1890. (1735)

Priv. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft B. Einbeziehung der Station Bodenbach (St. E. G.). Die auf Seite 6, 26 und 28 des Tarifes vom 1. Januar 1890 und auf Seite 4, 5 und 12 des hierzu erschienenen Nachtrages I enthaltenen gegenwärtig gültigen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bodenbach (D.B.E.) einerseits und den Stationen Chlumcan, Dusnik, Hlubocep, Hochpetsch, Klobuk, Kolec, Laun, Lenesic, Noutonic, Obernitz, Peruc, Repora, Wrbno und Zlonic der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn andererseits gelten ab 1. September 1890 unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr der letztgenannten Stationen mit der Station Bodenbach der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Prag, am 28. Juli 1890. (1736)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Prager Transittarif. Mit 1. September d. J. erscheint ein neuer Prager Transittarif, gültig für in Prag bezw. Kralup zur Umkartirung bezw. Reexpedition gelangende Frachtgüter von bezw. nach östlich von Prag gelegenen Stationen der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Böhmischen Nordbahn und Böhm. Kommerzialbahnen — im Falle der Endbestimmung nach bezw. Herkunft dieser Güter von gewissen westlichen Auslandssowie Tiroler und Vorarlberger Stationen — wodurch der analoge Tarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare dieses neuen Tarifs können bei den betheiligten Verwaltungen zum Kostenpreise von 20 kr. pro Stück bezogen werden.

Prag, am 1. August 1890. (1737)

Im Namen der betheiligten Verwaltungen: Die Betriebsdirektion der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwilów. Prolongation der Gültigkeitsdauer der Spezialtarife. Die laut Nachtrag VI (Punkt VI) zu den gemeinschaftlichen Spezialtarifen für den Südwestrussischen Verkehr via Woloczysk und via Radziwilów mit 1./13. August a./n. St. 1890 zur Aufhebung bestimmten Spezialtarife 17–32 inkl. für Import- etc. Artikel nach Russland werden prolongirt und bleiben bis 20. Dezember 1890 a. St./1. Januar 1891 n. St. in Kraft.

Wien, den 29. Juli 1890. (1738)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September n. St. 1890 gelangt der auf Seite 106 im Anhange des Tarifes für den Oesterr.-Südwestruss. Grenzverkehr vom 1. Mai n. St. 1886 enthaltene Ausnahmswagenladungstarif im Rückvergütungswege, sowohl bei einfacher Reexpedition, als auch für solche Transporte zur Anwendung, welche ab Wien, bezw. ab Oderberg bis Podwoloczyska in Wagenladungen aufgegeben und ab da in einzelnen Stückgutsendungen nach den über Rasdjelnaja und über Elisabethgrad gelegenen Russischen Stationen unter entsprechender Kontrole weiter befördert werden.

Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des auf den Refaktiewerber lautenden Originalfrachtbriefes ab Wien, bezw. Oderberg bis Podwoloczyska und des Aufnahmsscheines bezw. Duplikatfrachtbriefes für die Weiterbeförderung. Bei Weiterbeförderung ab Podwoloczyska in einzelnen Stückgutsendungen müssen dieselben auf der Rückseite des Originalfrachtbriefes bis Podwoloczyska mit Signatur, Nummer und Gewicht spezifizirt und mit den Aufnahmsscheinen bezw. Duplikatfrachtbriefen über die weiterverfrachteten Einzelnsendungen ab Podwoloczyska bis zur Russischen Bestimmungsstation belegt sein.

Die Dokumentenvorlagefrist beträgt sechs Monate.

Wien, den 1. August 1890. (1739)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

4. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung von 18 Vorsignalen auf der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. soll vergeben werden.

Termin Montag, den 18. August 1890, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftslokale.

Bedingungen usw. können in unserem technischen Büreau, Zimmer Nr. 6, eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 *M.* durch unseren Büreauvorsteher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (M. W. B.) zu Cassel. (1740)

Die Anfertigung und Lieferung von

A.
1 517 Stück Normal-Wagenradsätzen,

B.
3 034 Stück Tragfedern }
3 045 „ Spiralfedern } zu Wagen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,75 *M.* für A und 1,50 *M.* für B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Radsätzen" bezw. „Angebot auf Lieferung von Trag- und Spiralfedern"

versehen, zu dem auf Mittwoch, den 20. August d. J., Vormittags 11 Uhr für die Radsätze bezw. Vormittags $11^1/_2$ Uhr für die Federn anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 2. August 1890. (1741)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Vergebung von 14 Stück Drahtzugwegeschranken, welche auf den Bahnstrecken Lissa-Posen und Lissa-Glogau aufzustellen sind, soll erfolgen. Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. August cr., Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird in Gegenwart der etwa persönlich zum Termin erschienenen Bieter zu genanntem Zeitpunkt im Zimmer Nr. 16 unseres Verwaltungsgebäudes erfolgen. Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von

50 ₰ in Zehnpfennigmarken bezogen werden.

Lissa i/P., den 1. August 1890. (1742)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 11 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Mittwoch, den 20. August 1890, Vormittags 11 Uhr.

Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das Maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder 50 ₰ in 10-Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. September 1890.

Berlin, den 29. Juli 1890. (MG1743)
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Gesucht

für einen hiesigen Bahnbetrieb einen durchaus gewandten und erfahrenen

Betriebscontroleur.

Nur solche Personen, welche längere Zeit einen grösseren Güterbahnhof geleitet haben und darüber die besten Zeugnisse vorlegen können, wollen sich melden.

Gussstahlfabrik, Essen.

Fried. Krupp.

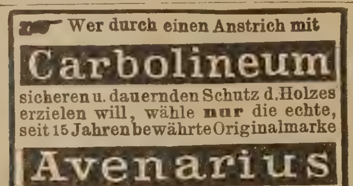
Prämiirt, imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff

„Stereos"

Bestes Fabrikat

R. Bovermann & Cie. in Beuel a. Rhein.

„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten."



Ingenieuren, Architecten, Oekonomen, Inspectoren, Reisenden u. A. wird unter Zusicherung strengster Discretion und feinster Bedienung durch Empfehlung, bezw. Verkauf von Bedarfs-Artikeln der Landwirthschaft, des Maschinenbetriebs und Baufachs lohnender Nebenverdienst nachgewiesen. Versieg. Offerten erbeten unter C. T. 452 an

Rudolf Mosse, Magdeburg.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille. — Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Maschinenfabrik und Eisengiesserei.

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.

Grösstes Etablissement in dieser Branche.

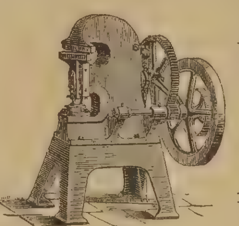
30mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Mehrere Patente.

Neueste Auszeichnungen:
Paris 1889: goldene u. silb. Medaille.
Melbourne 1888: goldene Medaille.

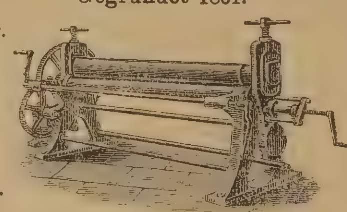


Neueste Auszeichnungen:
Brüssel 1888: 2 goldene Medaillen.
München 1888: Kgl. Bayr. Staatspreis.

Gegründet 1861.



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Jahresproduction 6000 Maschinen.

Garantie für bestes Material und vorzüglichste Ausführung.

Eingetr. Schutzmarke — Anti-Elementum.

Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen,** seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.



Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

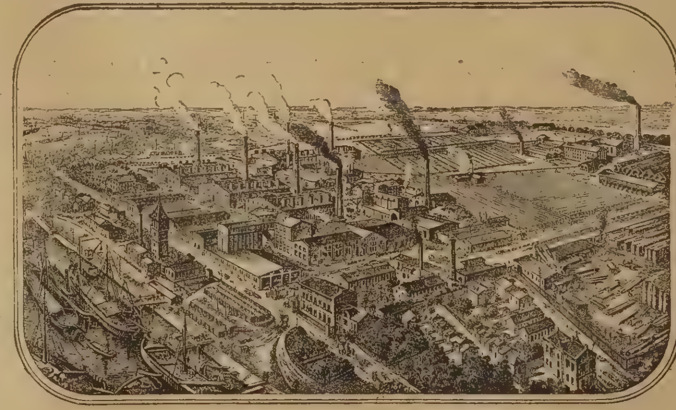
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.



Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 62. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86.

Berlin, den 9. August 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die elektrische Strassenbahn, insbesondere die Stadtbahn in Halle (Saale).

Halle (Saale) ist die erste Stadt Deutschlands, in welcher der elektrische Bahnbetrieb im grossen Umfange Anwendung finden wird. Die Stadt besitzt zwei Strassenbahnen, von denen die jüngste von der Stadtgemeinde selbst erbaut worden, die ältere Strassenbahn ein Privatunternehmen ist. Die Strassenbahn, d. i. die sogenannte **Stadtbahn**, ist an die **Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin** verpachtet, welche unter anderem gegen die Stadtgemeinde die Verpflichtung übernommen hat, bis zum 1. Juni 1891 auf dem gesammten Stadtbahnnetze den elektrischen Betrieb nach ihrem Systeme mit oberirdischer Stromzuführung einzuführen.

Man wird annehmen dürfen, dass diese erste Ausführung einer elektrischen Bahn im Inneren einer belebten Stadt, welche sich eines stets wachsenden Verkehrs zu erfreuen hat, die Anschauungen über den elektrischen Betrieb klären und weiten Kreisen Aufschluss über die Eigenthümlichkeiten dieser neuen Betriebsweise geben wird. Selbst unter den Fachleuten sind diejenigen zu zählen, welche Gelegenheit gehabt haben, sich durch den Augenschein von den Einrichtungen einer elektrischen Strassenbahn zu überzeugen. In Halle hat die Neuerung eine vorurtheilsfreie Beurtheilung gefunden, ein ehrenvolles Zeugniss für die städtischen Behörden sowohl als für die Bürgerschaft, welche sich nicht durch engherzige Erwägungen haben abschrecken lassen, einer aufstrebenden Industrie Gelegenheit zu geben, sich zu entfalten, welche unentwegt an dem Gedanken festgehalten haben, der städtischen Strassenbahn den höchsten Grad von Leistungsfähigkeit zu verschaffen. In klarer Erkenntniss der Aufgabe, welche eine Strassenbahn zu erfüllen hat, häufige Verkehrsgelegenheit zu bieten, hat man die zur Erfüllung dieser Forderung unzulängliche Anwendung der thierischen Zugkraft aufzugeben sich entschlossen; denn eine Betriebsweise, welche wirthschaftlich unhaltbar ist, bleibt ungesund. Das Bessere ist der Feind des Guten. Wie schwer es aber ist, eine bekannte Einrichtung aufzugeben, für welche ausreichende Erfahrungen vorliegen, um ein zwar von sachverständiger Seite für besser erklärtes, aber in den Interessentenkreisen doch immerhin noch unbekanntes System einzuführen, bedarf keiner besonderen Erörterung. Wer in einem solchen Falle die Entscheidung treffen soll, wird leicht fürchten, einen Sprung ins Dunkele zu machen, und er muss mit Recht ausreichende Gewährleistung für das fordern, was ihm zwar nach pflichtmässiger Prüfung zur Einführung geeignet erscheint, für dessen Vorzüge er sich aber einen mathematischen Beweis nicht liefern kann. Hier tritt die Pflicht an den Unternehmer, der die neue Industrie einführen will, heran, zu beweisen, dass das Empfohlene Vertrauen verdient, und die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin hat deshalb kein Bedenken gehabt, mit den

städtischen Behörden eine Vereinbarung zu treffen, nach dem Grundsatze:

Da ich wünsche, dass du Vertrauen zu mir hast, so will ich dir zeigen, dass ich Vertrauen zu mir selbst habe.

Wir wünschen dem Unternehmen ein fröhliches Glückauf!

Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft hat bereits den Betrieb der „Stadtbahn" übernommen und führt denselben während der — inzwischen schon eingeleiteten — Bauarbeiten einstweilen mit Pferden weiter. Die Stadtbahn ist schmalspurig (1 m Spur), hat etwa 6,7 km Geleislänge, ist eingeleisig gebaut und im allgemeinen so mit Weichen ausgerüstet, dass die Wagen in Zeitabständen von 6 Minuten einander folgen können. In dieser kurzen Zeitfolge wird auch der Betrieb geführt. Das Geleis mit sämmtlichem Zubehör, das Depot mit den Stallungen, dem Wagenschuppen, dem Verwaltungsgebäude usw. ist Eigenthum der Stadt, während das rollende Material, die Pferde usw. sich im Besitz der Betriebspächterin befinden.

Die Stadt Halle liegt in einer Hügellandschaft. Die Strassen, auf denen die Stadtbahngeleise sich befinden, sind viefach geneigt. Die grösste Neigung ist 1 : 21. Die im Betriebe befindlichen Wagen haben die Grösse der einspännigen Tramwagen, einen Fassungsraum für 22 Personen und sind mit dem bekannten Zahlkastensystem versehen, so dass für jeden Wagen nur ein Betriebsbeamter — der Kutscher, später Wagenführer — im Dienst zu sein braucht. Dieses Zahlkastensystem erspart den Fahrgästen die häufig so unbequeme Billetkontrole, ermöglicht die Durchführung des niedrigsten Tarifes, wodurch erst das Strassenbahnunternehmen gewissermaassen zum Gemeingut wird, weil es nur bei dem niedrigen Zehnpfennigtarif auch für die minderbegüterten Bevölkerungsklassen nutzbringend ist. Nur durch die Verminderung der persönlichen Ausgaben, den Fortfall der Besoldung für Schaffner und Kontrolbeamte, wie sie dem Zahlkastensystem eigenthümlich sind, ist es denkbar, dass ein Strassenbahnunternehmen in einer Mittelstadt ungeachtet der Innehaltung einer Wagenfolge in kurzen Abständen, der Anwendung des niedrigsten Tarifes die Betriebskosten decken kann; von einer Rente ist dabei, so lange die thierische Zugkraft angewendet werden muss, selten die Rede, eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals steht vielmehr unter solchen Voraussetzungen erst bei Einführung des Motorenbetriebes zu erwarten. Hier konkurriren nach dem derzeitigen Stande der Technik Dampf-, elektrischer und Seilbetrieb mit einander. Letzterer kommt nur für stark geneigte Strecken in Frage und verliert wegen seiner Kostspieligkeit selbst in Amerika, wo er zuerst im grossen Umfange ausgebildet und eingeführt wurde, immer mehr an Terrain. Der Dampfbetrieb ist, falls er überhaupt in städtischen Strassen ungeachtet der unvermeidlichen Rauchbelästigung zulässig erscheint, nur dann wirthschaftlich gerechtfertigt, wenn längere Strecken mit grösseren Verkehrsschwerpunkten an den Enden den Betrieb in grösseren Zeitabständen und mit grösserer Geschwindigkeit, als im allgemeinen bei Bahnen in städtischen Strassen von der Aufsichtsbehörde zugelassen wird, gestatten, bezw. wenn ein Massenverkehr in kurzer Zeit bewältigt werden soll, für den die gewöhnlichen Strassenbahneinrichtungen nicht ausreichend erscheinen. In diesen Fällen findet die Maschinenkraft lohnende Verwendung. Der elektrische Betrieb passt sich am besten den Verkehrsbedürfnissen einer Strassenbahn an. Wir werden dieses auf den später folgenden Seiten noch näher begründen.

Bei der Einrichtung und dem Betriebe einer elektrischen Bahn sind folgende drei Theile zu unterscheiden:

1. die Kraftstation, wo die elektrische Kraft in einer oder mehreren Dynamomaschinen durch Dampfkraft erzeugt wird,
2. der Hinleitung der elektrischen Kraft nach den auf den Geleisen verkehrenden Wagen,
3. die Motorwagen, in deren elektrischen Triebwerken der Strom in mechanische Arbeit umgesetzt wird.

Die unter 2. erwähnte Einrichtung hat man auf verschiedene Weise zu lösen versucht, wie wir noch sehen werden. In Halle wird die sogenannte oberirdische Stromzuführung Anwendung finden, die sich bis jetzt als die technisch vollkommenste und eine der Oertlichkeit am leichtesten anzupassende Einrichtung an vielen Orten Nordamerikas bewährt hat.

Die Gebäude des Pferdebahndepots der Halleschen Stadtbahn werden für die elektrische Kraftstation umgebaut. Drei Dampfkessel von je 125 qm Heizfläche, nach dem bewährten System der Wasserröhrenkessel hergestellt, sollen als Kraftquelle dienen. Sie sollen den Dampf für mächtige Dampfmaschinen von zusammen 400 Pferdestärken liefern, welche mittelst Riemenbetriebes 4 Stück 100 pferdige Dynamomaschinen in Bewegung setzen werden. Die letzteren sind für 500 Volt Spannung (Gleichstrom) gebaut und ist die Leistungsfähigkeit von Kessel und Maschine so berechnet, dass auf sämmtlichen Linien des Netzes die zur Aufrechterhaltung des Sechsminutenbetriebes in Verkehr zu haltenden Wagen mit der polizeilich festgesetzten Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde fahren können ungeachtet der nicht unerheblichen Steigungen und selbst unter Mitführung von Anhängewagen.

Der elektrische Betrieb einer Bahn ist eine der Nutzanwendungen des Prinzipes der elektrischen Kraftübertragung. Jede derartige Kraftübertragung bedingt einen gewissen Kraftverlust und um diesen Nachtheil auszugleichen, ist die für den Betrieb sparsamste Dampfmaschine Bedingung. Eine Dampfmaschine, welche eine Dynamomaschine in Bewegung setzen soll, muss durchaus gleichmässigen Gang, feste Umdrehungszahl in der Zeiteinheit und namentlich auch eine gleichmässige Winkelgeschwindigkeit für die einzelne Umdrehung besitzen, weil infolge der Uebertragung auf die Dynamomaschine jede Ungleichmässigkeit in der Bewegung nachtheilig fühlbar wird. Das Erstrebenswerthe ist daher, die Umdrehungszahl der Dampfmaschine mit der der Dynamomaschine in bestmöglichste Uebereinstimmung zu bringen. Entweder muss daher die Umdrehungszahl der Dampfmaschine auf die der Dynamomaschine erhöht oder die der Dynamomaschine auf die der Dampfmaschine ermässigt werden. Die letztere Anordnung entspricht der direkten Kuppelung beider Maschinenarten, wie solche für grosse Centralstationen zu Beleuchtungszwecken jetzt mit Vorliebe angewendet wird.

Die langsam laufenden Dynamomaschinen sind für den Betrieb am vortheilhaftesten. Sie sind geringerer Abnutzung unterworfen wie die schnelllaufenden, gestatten mässigen Kohlenverbrauch, gelten überhaupt als die für den Betrieb sparsamsten. Ungeachtet dieser Vorzüge ist für die Kraftstation der Stadtbahn Halle von direkt gekuppelten Dampf- und Dynamomaschinen abgesehen. Jede Dampfmaschine hat schon durch ihr Rohrsystem unmittelbare Verbindung mit der Erde. Da nun beim Bahnbetriebe dem Charakter der Kraftübertragung auf grosse Entfernung entsprechend ein elektrischer Strom von höherer Spannung, als solcher für Beleuchtung erforderlich ist, gebraucht wird, so ist mit dem Umstande zu rechnen, dass bei feuchtem Wetter ein Theil des Starkstromes statt durch die Schienen und die für die Rückleitung vorgesehenen Leitungen seinen Rückweg zum negativen Pol der Dynamomaschine durch die Erde selbst nehmen, wobei dann die Dampfmaschine den Strom auf einem Wege zur Dynamomaschine leiten könnte, welche zur Zerstörung des Ankers führen würde. Diese Erwägung war bestimmend, Dampf- und Dynamomaschine in Halle von einander getrennt zu bauen, so dass die letztgenannten Maschinen vollständig von der Erde isolirt aufgestellt werden können. Im anderen Falle hätte die Kuppelung zwischen Dampf- und Dynamomaschine isolirt werden müssen.

Die für den normalen Betrieb d. i. die Bewegung von 21 Motorwagen im Gebiet der Stadtbahn gleichzeitig erforderlich werdende Strommenge beträgt rund 240 Ampère. Die Kraftstation muss also — bei 500 Volt Spannung — 120 000 Voltampère (Watts) liefern, d. h. in mechanische Arbeit umgesetzt etwa 150 Pferdestärken. Die Nutzwirkung dieser Leistung der Dampfmaschine ausgeübt auf die Laufräder der Wagen, kann

nur zu 55 % angenommen werden, und so ungünstig dieses auch erscheinen mag, so ist dieselbe thatsächlich nicht schlechter als beispielsweise die einer Lokomotive. Man muss sich zum besseren Verständniss vergegenwärtigen, dass beim Lokomotivbetriebe die Zugkraft beim Anziehen das 0,5 fache des bekannten Verhältnisswerthes zwischen Cylinderdurchmesser, Kolbenhub und Dampfdruck ist, dass also der Wirkungsgrad auch nicht mehr als 50 % beträgt. Der Hauptvortheil der Anwendung der stationären Maschine, der Konzentrirung der Kraft an einer Stelle, liegt in der Ersparniss an Betriebskosten, namentlich ist der Kohlenverbrauch — verglichen mit dem der Lokomotiven — wesentlich geringer und die Anwendung des elektrischen Starkstromes macht die Kraftübertragung fast unabhängig von der Länge des Weges, von der Zahl der zu befördernden Reisenden.

Die Wahl der Lage der Kraftstation ist von grossem Einfluss für die aufzuwendenden Baukosten. Je weiter der elektrische Strom von gegebener Spannung geleitet werden soll, je grösser muss der Kupferquerschnitt der Leitung werden. Kann daher die Kraftstation in der Mitte des Leitungsnetzes angeordnet werden, so müssen die Leitungskosten niedriger sein, als bei jeder anderen Lage der Kraftstation zum Leitungsnetze. Die Rechnung ergibt, dass nur der vierte Theil an Kupfer für die Leitung gebraucht wird, wenn die Kraftstation in der Mitte statt an einem Ende der Leitung liegt.

Die Kraftstation einer elektrischen Bahn hat weit grössere Stromschwankungen aufzuweisen, als solche bei Centralstationen für Beleuchtung vorkommen können. Bei dem Anfahren der Wagen tritt stets ein grosser Stromverbrauch ein. Das wird leicht verständlich, wenn man sich den ersten Lehrsatz der Elektrotechnik, d. i. das Ohm'sche Gesetz, ins Gedächtniss ruft. Es ist

$$\text{Stromstärke} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Widerstand}}$$

Die Stromstärke, d. h. die Strommenge, wird nach Ampère gemessen, die Spannung, d. h. die Qualität des Stromes, nach Volt und der Widerstand, den ein Körper dem Durchgange des Stromes entgegensetzt, nach Ohm. Es ist

$$1 \text{ Ampère} = \frac{1 \text{ Volt}}{1 \text{ Ohm}}$$

Das Vielfache von Ampère und Volt = Voltampère ist der Ausdruck für die elektrische Arbeit, und zwar entsprechen 736 Voltampère der Leistung einer mechanischen Pferdekraft. Die Wagen einer elektrischen Bahn sind in den von der Kraftstation ausgehenden Stromkreis parallel geschaltet, d. h. also bei der der Wagenbewegung entsprechenden Arbeit ist die Spannung (Volt) gleichmässig, die Stromstärke (Ampère) dagegen veränderlich. Ein Wagen, der also eine Steigung hinauf bewegt werden soll, bedarf zu der dadurch bedingten grösseren Arbeit einer grösseren Strommenge; die Spannung des Stromes bleibt unveränderlich. Bei dem anderen System, dem der Hintereinanderschaltung, sind umgekehrt die Volt veränderlich, die Ampère dagegen fest.

Beim Anfahren eines Wagens ist die Wirkung ähnlich, als bei dem Uebergang der Fahrt von horizontaler Strecke in Steigung. Aus der Gleichung $\text{Ampère} = \frac{\text{Volt}}{\text{Ohm}}$ geht hervor, dass, wenn die Volt konstant sind, der Werth der Ampère steigt, je kleiner der Werth der Ohm ist. Um bei gegebener Spannung die Strommenge (Ampère) konstant zu erhalten, muss man dahin streben, den Werth des Widerstandes so einzurichten, dass derselbe sowohl beim Anfahren als während der Fahrt thunlichst der gleiche ist.

Im Augenblick des Anfahrens ist der Widerstand sehr klein, die Strommenge wird daher sehr gross. Das könnte zu einer grossen Wärmeentwickelung mit ihren schädlichen Folgen (Durchbrennen des Ankers) führen; denn die Arbeit setzt sich nach dem Joule'schen Gesetz in Wärme um und entspricht dem Quadrate der Stromstärke. Dieses wird vermieden durch Einschaltung künstlicher Widerstände im Moment des Anfahrens. Kommt der Wagen in Bewegung, so bildet sich in der Dynamomaschine des Wagens ein Gegenstrom, welcher das übermässige Anwachsen der Strommenge verhindert. Immerhin ist aber der Stromverbrauch beim Anfahren wesentlich grösser, als bei der Fahrt und die Leistungsfähigkeit der Dynamos in der Kraftstation muss danach bemessen werden.

In Halle kann die Kraftstation im Bedarfsfall mehr als das Doppelte an Arbeit liefern, als der normale Betrieb erfordert. Es ist sowohl für eine ausreichende Zahl von Reservemaschinen gesorgt, als auch bedacht, dass ein plötzlicher, aussergewöhnlicher Stromverbrauch eintreten kann, wenn etwa in demselben Augenblick sämmtliche Wagen der Strecke anfahren sollten.

Die Anordnung der oberirdischen Stromzuführung erfolgt in Halle nach dem System Sprague. Es ist dabei zwischen der eigentlichen Stromleitung und den Arbeitsleistungen zu unterscheiden. Die erstere ist isolirt. Sie erfordert in Halle nur einen Kupferquerschnitt von 35 bis 50 qmm, wird daher ebenfalls oberirdisch angeordnet und zwar nach Art neuer Telegraphenleitung. Die Wahl des Kupferquerschnittes richtet sich danach, dass der Leitung keine grössere Strommenge zugeführt werden darf, als zur Verrichtung der verlangten Arbeit gebraucht wird, damit keine Erhitzung entsteht, also jede Feuersgefahr ausgeschlossen bleibt.

In der Nähe der Kraftstation und nach Umständen auch in anderen Punkten der Leitung werden künstlich geschwächte Leitungstheile eingeschaltet, Bleischaltungen. Wenn nun an einer Stelle eine zu grosse Elektrizitätsmenge in die Leitung eingeführt werden sollte, als letztere nach Maassgabe ihres Querschnittes gefahrlos aufnehmen kann, so tritt zunächst eine Erhitzung bezw. ein Schmelzen der absichtlich geschwächten Leitungstheile, d. i. der Bleischaltung, ein. Ist diese geschmolzen, so ist die Stromleitung unterbrochen, der Strom kreist nicht mehr, die Erhitzung, also die Feuersgefahr, ist vermieden.

In bestimmten Entfernungen, etwa von 200 zu 200 m gehen von der Stromleitung Querverbindungen nach der oder den Arbeitsleitungen. Unter einer Arbeitsleitung versteht man einen Draht, welcher über einem Geleise und zwar in der Richtung der Mittellinie desselben angeordnet ist und von dem aus der elektrische Strom in die Triebmaschine der zu bewegenden Wagen geleitet wird. Sind 2 Geleise vorhanden, so gebraucht man auch 2 Arbeitsleitungen und bei jeder eingeleisigen Bahn (wie in Halle) ist ausser der durchgehenden Arbeitsleitung noch bei jeder Ausweichung in der Länge der letzteren eine zweite Arbeitsleitung erforderlich. Stromleitung und Arbeitsleitung laufen also einander parallel und die Verbindungen zwischen beiden Leitungen geben der ganzen Anordnung, wenn man sich dieselbe im Grundriss aufzeichnen wollte, das Ansehen einer Sprossenleiter. Der eine Leiterbaum ist die Stromleitung, der andere die Arbeitsleitung und die Sprossen sind die Querverbindungen.

Die diesem System eigenthümliche Anordnung besonderer Stromzuführungs- und Arbeitsleitungen hat gerade für den Bahnbetrieb grosse Vorzüge. Wollte man nur eine Leitung herstellen, also Strom- und Arbeitsleitung in einem Draht vereinigen, so würde bei einem Bruch dieser Leitung der hinter der Bruchstelle liegende Theil der Bahn vollständig ausser Betrieb gesetzt sein. Sind dagegen gesonderte Leitungen vorhanden, so bedeutet der Bruch der einen oder anderen noch keineswegs eine Störung des Bahnbetriebes in diesem Umfange. Der Strom kann immer noch durch eine Leitung kreisen, es findet nur auf eine kurze Strecke an der Bruchstelle selbst eine Unterbrechung des Betriebes statt, auf der gesammten übrigen Strecke kann er dagegen ungestört vor sich gehen. Das ist von hervorragender Bedeutung, denn die Aufrechterhaltung des Betriebes bei solchen Zufälligkeiten ist mit eine der ersten Forderungen, welche man an ein Bahnunternehmen stellen muss.

Die Arbeitsleitungen können in keiner isolirenden Hülle stecken, weil aus ihnen der Strom zur Fortbewegung der Wagen

abgelenkt werden muss. Diese Leitung besteht aus einem blanken, 6 mm starken Siliciumbronzedraht, einem Material, welches die aussergewöhnliche Festigkeit von 45 kg für das Quadratmillimeter besitzt, d. i. die $3^1/_2$ fache Festigkeit des sonst für elektrische Leitungen vielfach beliebten weichen Kupferdrahtes. Sie wird so über Schienenoberkante angeordnet, dass sie selbst bei der höchsten Temperatur, also dem stärksten Durchhange noch 5,5 m über der letzteren sich befindet.

Die Befestigung der Leitungen erfordert besondere Vorkehrungen. In den engen Strassen der Stadt Halle ist z. B. vorgesehen, dass in Abständen von 40 zu 40 m Querdrähte bezw. siebenlitzige dünne Stahldrahtseile zwischen Wandisolatoren ausgespannt werden, an denen in der Richtung der Geleismittellinie Isolatoren aufgehängt werden, welche die Arbeitsleitung tragen, während die oberirdische Stromleitung an anderen Isolatoren, die entweder an geeigneten Hausecken oder ebenfalls an den Spanndrähten befestigt werden, nach Art eines Telegraphendrahtes aber ohne Verwendung besonderer Stangen aufgehängt wird.

Bei der Arbeitsleitung wird die Befestigung an den einzelnen Aufhängepunkten so gewählt, dass nach unten hin überall der Querschnitt des blanken Siliciumsdrahtes frei liegt, so dass eine Rolle, welche unter dem Draht entlang läuft, indem sie von unten gegen diesen drückt, überall frei passiren kann, mithin keine Vorsprünge oder sonstige Stellen berührt, wo eine Ablenkung eintreten könnte.

In den breiteren Strassen von Halle werden für die oberirdische Stromzuführung besondere Pfähle, schmiedeeiserne Gittermaste aufgestellt, welche oben je ein besonderes Gussstück tragen, an welchem mittelst aufgeschraubter Isolatoren die Stromleitung ihre Stützpunkte findet. Das Gussstück, den oberen Pfahlkopf bildend, trägt ferner eine Spannvorrichtung für die Querdrähte. Es ist auf einen kräftigen Holzkörper (Weissbuchenholz) gesteckt, welcher in Paraffin gekocht und in den Pfahlkopf eingeschwefelt ist. Das Holz ist gegen die Witterungseinflüsse vollständig geschützt, ermöglicht es, dass der Pfahlkopf ohne metallische Berührung mit dem Pfahl selbst bleibt und gewährt den grossen Vortheil,

dass jeder Befestigungspunkt der Leitungen nicht nur durch die dort befindlichen Isolatoren, sondern auch nochmals im Pfahl selbst gegen die Erde isolirt ist. Alle Leitungen sind also doppelt isolirt.

Die Pfähle werden hinter den Bordschwellen der Bürgersteige etwa in der Linie errichtet, welche für gewöhnlich die Gaslaternen einnehmen.

In Halle werden in den breiteren Strassen 2 Pfahlreihen — je eine auf jeder Seite — aufgestellt, welche Querdrähte tragen, an denen die Arbeitsleitung hängt.

Bei dem Bau einer jeden Stromzuführungsanlage ist es von grosser Wichtigkeit, die Drähte von vornherein mit der richtigen Spannung straff zu ziehen. Es muss aber auch andererseits möglich sein, die Spannung eines Drahtes zu reguliren. Die Spannvorrichtungen an den Pfahlköpfen haben Sperrrad und Sperrklinke um den Draht zu spannen und straff zu erhalten.

Der Bau einer oberirdischen Stromzuführungsanlage ist nicht einfach. Der Durchhang der Arbeitsleitung z. B. darf einen bestimmten Werth nicht überschreiten. Die in den Drähten auftretenden Spannkräfte wachsen mit dem Quadrate der Spannweiten und im umgekehrten Verhältniss zur Grösse des Durchhanges in der Mitte. Zur Zeit der niedrigsten Temperatur — und man muss Temperaturschwankungen von — 25° Celsius bis + 35° Celsius in Rechnung ziehen — soll hinsichtlich der Zugfestigkeit überall vierfache Sicherheit vorhanden sein. Das ist nun bei den gewählten Drahtquerschnitten nicht schwer zu erzielen, aber die Inanspruchnahme der Pfähle, die etwa 6,5 m über und 1,5 bis 1,8 m im Boden stehen, wird eine verhältnissmässig grosse. 120 bis 200 kg ziehen an einem Hebelarm von 6,0 bis 6,5 m, und wenn es auch nicht schwierig ist, ausreichend stabile eiserne Pfähle in gefälliger Form dafür zu bauen, so darf auch die unschädliche und unvermeidliche Durchbiegung nicht störend für das Auge werden. Keine Konstruktion eignet sich für diesen Zweck besser als der schmiedeeiserne Gittermast, der ausserdem am wenigsten auffällt und keine Strasse verunziert, wenn er in den richtigen Dimensionen gehalten wird. Bei der Aufstellung dieser Maste ist darauf zu halten, dass dieselben um das Maass ihrer rechnungsmässigen Durchbiegung geneigt nach Aussen aufgestellt werden, wodurch bei Anspannung des Drahtwerkes die Maste in die senkrechte Stellung gezogen werden.

Wenn das Geleis im Bogen liegt oder wenn von einem Geleise auf ein anderes übergegangen werden muss, erfordert die Führung der Arbeitsleitungen besondere Vorkehrungen. Es genügt dann nicht mehr, die Aufhängung von 40 m zu 40 m zu wählen, es muss vielmehr eine Unterstützung in kürzeren Abständen geschehen. Bei jedem Bogen verfolgt die Arbeitsleitung ein den Bogen umschreibendes Vieleck und an jeder Ecke greift ein Drahtzug mittelst eines besonderen Kurvenisolators an. Die Spanndrähte in den Kurven brauchen nur halb so stark zu sein, wie die gewöhnlichen Spanndrähte. Sie werden in der Richtung des Tangentenwinkelpunktes gezogen und dort an einem Stützpunkt (hoher Pfahl) befestigt. Der Umstand, dass für diesen Zweck schwache Drähte genügen, macht das Kurvendrahtnetz weit weniger auffällig als man nach dieser Beschreibung anzunehmen geneigt sein wird.

Der Uebergang von einem Geleise auf das andere geschieht mittelst sogenannter Luftweichen, die ein sehr geringes Gewicht haben und aus Aluminiummetall hergestellt werden. Unter jeder Luftweiche hat man sich ein Metallstückchen vorzustellen, an welchem die Arbeitsleitungen beginnen bezw. endigen.

Bei jeder einfachen Weiche sind z. B. drei solcher Drahtenden vorhanden bezw. Drahtspitzen und der Uebergang von einer Spitze zur anderen geschieht durch eine kleine Kupferfeder, welche immer in der Richtung des durchgehenden Geleises nach Maassgabe der für den Betrieb angenommenen Fahrordnung eingestellt ist und welche nur bei der Fahrt aus der Weiche aufgedrückt wird.

Die Luftweichen werden nicht in der Senkrechten über Zungenspitze, sondern in der Senkrechten über dem mathematischen Mittelpunkte über der Gleisweiche angeordnet.

Der elektrische Strom macht den Kreislauf von der Kraftstation aus durch die oberirdische Leitung bezw. die Arbeitsleitung bis zum Endpunkte der Bahn und verrichtet hierbei die ihm zugedachte Arbeit der Fortbewegung von Wagen, indem er von der Arbeitsleitung aus durch die Maschinerie des Wagens in die Schienen geführt wird, wo er den Rücklauf zur Kraftstation nimmt. In Halle sind die Geleise aus dem vorzüglichen Haarmann'schen Oberbau gebaut, dessen kräftiges Profil dem Strome geringeren Widerstand bietet als die meisten älteren, für Strassenbahnen gebrauchten Schienenprofile.

Um den Widerstand für den Rücklauf des Stromes auf ein Geringstes zu bringen, sind abgesehen von der Verlaschung die Schienen durch aufgenietete Metallstreifen an den Stössen leitend verbunden und zwar bei beiden Schienenreihen des Geleises. Die eisernen Querverbindungen des Geleises sichern ferner die metallische leitende Verbindung beider Schienenreihen unter einander. Ein solches Geleis ist zwar nicht immer vollständig isolirt von der Erde, aber doch so hergestellt, dass nur ein verschwindend geringer Theil des Starkstromes seinen Rücklauf durch die Erde selbst nehmen kann, wenn die leitenden Verbindungen irgendwo unterbrochen sein sollten. Der Strom nimmt immer den Weg durch den guten Leiter und in dem Strassenkörper kann er keinen besseren Leiter finden als die Schienen des Geleises es sind.

Es drängt sich die Frage auf, ob in dem Umstande, dass die Schienen zur Rückleitung des Stromes verwendet werden keine Gefahren für Fussgänger oder Fuhrwerke zu befürchten sind. Gefahren bestehen nicht. Der elektrische Strom wird nur fühlbar, wenn er geschlossen kreist. Durch den

Körper desjenigen, der die Schienen betritt, wird kein Strom geleitet, weil er nicht die Verbindung mit der oberirdisch in 5,5 m Höhe geführten Arbeitsleitung herstellt.

Es ist ferner geltend gemacht, dass die Starkströme, welche bei der Rückleitung in die Erde treten könnten, gefährlich für den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb werden könnten. Unzuträglichkeiten für den elektrischen Telegraphenbetrieb entstehen nicht, wie jeder Sachverständige weiss. Für den Betrieb der sehr empfindlichen Fernsprecher dagegen sind Störungen denkbar, wenn die längs der Bahn laufenden Fernsprechleitungen etwa auch Rückleitung durch die Erde haben. Es ist aber auch ohne das Vorhandensein einer Starkstromleitung schon schwierig, sich mittelst des Fernsprechers zu verständigen, wenn viele Fernsprechleitungen bestehen und um diesem allbekannten Mangel abzuhelfen, werden bereits bei langen Leitungen für den Fernsprechbetrieb unterirdische Kabel, d. h. also unter Ausschluss der Erde besondere metallische Rückleitungen angewendet und bei kurzen Fernsprechleitungen sieht man für jede zusammenliegende Gruppe dieser Leitungen einen besonderen, oberirdisch geführten Draht als gemeinschaftliche Rückleitung vor. Um den stets wachsenden Fernsprechbetrieb leistungsfähig zu erhalten, muss also schon jetzt in vielen Fällen die Rückleitung durch die Erde aufgegeben werden und damit ist auch das Mittel gefunden, um gegebenen Falles für Bahn- und Fernsprechleitungen einen unabhängigen Betrieb zu sichern.

Um eine richtige Anschauung über die Leistungsfähigkeit eines elektrischen Motorwagens zu gewinnen, ist es nützlich, sich die der Dampflokomotive zu vergegenwärtigen. Die Leistungsfähigkeit der letzteren ist bekanntlich ein Produkt aus Zugkraft und Geschwindigkeit, welches in der Heizfläche sich ausdrückt und welches durch die zulässige Achsenbelastung der Maschine begrenzt ist. Man kann die Triebmaschine eines Motorwagens aus 1 oder 2 Elektromotoren bilden, je nach dem Grade der Anforderung an Zugkraft oder Geschwindigkeit. Zur Ueberwindung grosser Steigungen oder zur Fortbewegung von Anhängewagen wird man daher fast immer 2 Elektromotoren verwenden müssen. Dieses ist auch in Halle der Fall. Es ist überhaupt immer zweckmässig, 2 Elektromotoren bei einem Wagen zur Verfügung zu haben, weil dann im Falle einer Beschädigung eines Motors immer noch der andere Elektromotor für den etwa untauglich gewordenen eingeschaltet werden kann.

Die Elektromotoren der Stadtbahnwagen in Halle werden Hauptstrommaschinen. Sie werden unter dem Wagenboden im Truckgestell angeordnet und hängen einerseits auf einer Wagenachse, andererseits in einer federnden Vorrichtung des Rahmwerkes vom Wagenuntergestell. Der Elektromotor macht in der Minute 1200 Umdrehungen und muss zur Uebertragung dieser Bewegung auf die Drehung der Wagenräder ein Getriebe gewählt werden, welches ein die Umdrehungszahl ermässigendes Uebersetzungsverhältniss hat, damit die für Strassenbahnen übliche Geschwindigkeit von 9—15 km nicht überschritten wird.

Im übrigen kann der Wagenführer den Lauf des Wagens vollständig reguliren, die Geschwindigkeit ermässigen oder steigern, je nachdem die elektrischen Einrichtungen, welche die Bewegung bewirken, parallel oder hinter einander geschaltet werden. Die Schaltung beeinflusst bei den in Halle in Betrieb zu setzenden Wagen die zur Erregung der Elektromagnete dienenden 6 Drahtspulen, d. h. also das magnetische Feld zwischen den Polen der Elektromagnete.

Die Elektromotoren eines Wagens können beide zusammengeschaltet werden oder auch einzeln laufen. Auf jedem Perron eines Wagens, wo der Wagenführer je nach der Bewegungsrichtung des Wagens Aufstellung zu nehmen hat, befindet sich eine Umschaltevorrichtung, durch welche der von der oberirdischen Leitung abgehobene Strom dem elektrischen Triebwerke zugeführt werden kann. Die Vorrichtung wird mittelst einer gewöhnlichen Kurbel in Betrieb gesetzt. Ein unter der Kurbel befindlicher, eingetheilter Gradbogen gibt an, welche Stellung der Kurbel zu geben ist, um den elektrischen Strom so wirken zu lassen, wie es zur Erreichung einer bestimmten Geschwindigkeit erforderlich ist. Die Kurbel ist abnehmbar. Sie kann nur abgehoben werden, wenn der Umschalter auf Halt gestellt ist. Verlässt der Wagenführer seinen Posten, so m u s s er die Kurbel mitnehmen. Er kann sie nur mitnehmen, nachdem der Umschalter auf Halt gestellt ist. Darin liegt eine grosse Sicherheit. Die Sicherheit des Betriebes hängt nicht ausschliesslich von der persönlichen Zuverlässigkeit des Wagenführers ab.

Zur allgemeinen Beurtheilung der Leistungsfähigkeit der Motorwagen führen wir an, dass die effektive Pferdestärke beider Elektromotoren 30 beträgt. Wo dann bei vorhandenen Steigungen die Grenze der Zugkraft liegt, ob im Adhäsionsgewicht des Wagens, ob in den Widerständen der Bahn usw. selbst, kann leicht für jeden einzelnen Fall ausgerechnet werden, doch bleibt bei diesen Berechnungen immer im Auge zu behalten, ob der Motorwagen leer oder vollbesetzt angenommen werden kann. Im ungünstigsten Falle ist der leere Wagen maassgebend für das Adhäsionsgewicht, der besetzte für den Zugwiderstand.

Auf dem Dache eines jeden Wagens befindet sich in einer Art Universalgelenk gelagert, nach der Längen- und nach der Seitenrichtung federnd eingespannt, ein aus einem zusammengesetzten Stahlrohr bestehender, 3,0—3,5 m langer Arm, welcher oben in einer Gabel eine breite, mit grossen vorstehenden Flanschen versehene Rolle trägt, die wie schon angedeutet, von unten gegen die Arbeitsleitung gedrückt werden muss, um den elektrischen Strom von dieser abzuheben. Der mittlere Theil der Rolle besteht aus Kupfer. Der Strom geht durch die Rolle, das Rohr und wird von der Wagendecke ab in einer isolirten, für die Fahrgäste nicht zugänglichen Leitung durch die Umschaltevorrichtung zum Triebwerk geführt. Die Elektromotoren sind in einem Gehäuse eingebaut, welches sie mit dem gesammten zubehörigen Triebwerk gegen Schmutz schützt. Der Wagenfussboden besteht über dem elektrischen Triebwerk aus abnehmbaren Klappen, so dass eine Revision der Elektromotoren bequem vorgenommen werden kann. Dieselben werden wetterbeständig gebaut, sie können wie alle Wagenbestandtheile das Abwaschen und Absprengen mit Wasser vertragen.

Zum richtigen Verständniss für die Einrichtungen einer elektrischen Bahn gelangt man am schnellsten, wenn man an der Hand eines gewählten Beispieles die für die einzelnen Theile maassgebenden Werthe ausrechnet.

Ein elektrischer Motorwagen ist durchschnittlich 1500 kg schwerer als ein gewöhnlicher Strassenbahnwagen von gleichen Abmessungen. Ist das Adhäsionsgewicht eines leeren Motorwagens G, so darf der Zugwiderstand nicht grösser als 0,15 G sein, da sonst nicht der zur Fortbewegung des Wagens erforderliche feste Angriffspunkt auf den Schienen gewonnen wird, vielmehr die Inbewegungssetzung des Triebwerkes sich nur darin äussern würde, die Laufräder zu drehen, ohne den Wagen selbst fortzubewegen. Das ist die eine Grenze der Leistungsfähigkeit.

Den Reibungswiderstand auf horizontaler Strassenbahn kann man zu 15 kg für die Tonne Wagengewicht annehmen. Beträgt die Steigung n auf 1000 m und ist das Gewicht eines vollbesetzten Motorwagens G^1 (in Tonnen ausgedrückt), welcher mit einer Geschwindigkeit von 3 m in der Sekunde fortbewegt werden soll, so ist die an den Laufrädern auftretende Arbeit =

$$\frac{(15 + n) \cdot G^1 \cdot 3}{75} = a \text{ Pferdestärken.}$$

Sind z Wagen in diesem Sinne zu bewegen, so beträgt die mechanische Arbeit z . a Pferdestärken. Rechnet man nun einen Arbeitsverlust in der Kraftübertragung von

10 % bei der Zahnradübersetzung,
20 „ „ den Elektromotoren,
10 „ „ der Leitung,
15 „ „ „ Dynamomaschine,

so ist die von der Dampfmaschine aufzubringende Arbeit =

$$\frac{a \cdot z}{0{,}9 \cdot 0{,}8 \cdot 0{,}9 \cdot 0{,}85} = \frac{a \cdot z}{0{,}55} \text{ Pferdestärken,}$$

d. i. in elektrische Arbeit umgesetzt =

$$\frac{a \cdot z}{0{,}55}\ 736 \text{ Voltampère.}$$

Unter Zugrundelegung der einheitlichen Starkstromspannung von 500 Volt ergibt sich hiernach der Verbrauch an Stromstärke zu

$$\frac{a \cdot z \cdot 736}{0{,}55 \cdot 500} = y \text{ Ampère.}$$

Diesen Werth muss man unter anderem deshalb ausrechnen, um für die Leitung den richtigen Querschnitt zu wählen.

Nimmt man an, dass 10% der elektromotorischen Kraft, d. i. der Spannung von 500 Volt verloren gehen, so beträgt die Spannungsdifferenz 50 Volt, d. i. bei y Ampère gleichbedeutend mit einem Widerstande

$$\frac{y}{50} = q.$$

Liegt nun der elektrische Schwerpunkt der Leitung um l Meter von der Kraftstation entfernt, so ist bei der Verwendung von reinem Kupfer zur Leitung, dessen Leitungsvermögen 60 ist, der erforderliche Leitungsquerschnitt ausgedrückt in Quadratmillimeter =

$$\frac{l}{60 \cdot q}$$

Nachdem wir im vorstehenden bestrebt gewesen sind, die Einrichtungen der elektrischen Stadtbahn Halle vorzuführen, wollen wir es in dem nachstehenden versuchen, einen kurzen Ueberblick des Entwickelungsganges zu geben, den die elektrischen Bahnunternehmungen bisher im allgemeinen genommen haben.

(Fortsetzung folgt.)

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Juli 1890 unterstellten Strecken.

Am 1. Juli d. J. betrug die Zahl der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen 75 und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 23 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 5 Niederländische Verwaltungen,
d) 1 Luxemburgische Verwaltung,
e) 3 Belgische Verwaltungen,
f) 1 Rumänische Verwaltung und
g) 1 Polnisch-Russische Verwaltung (die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Sekundärbahnen mit einer Betriebslänge von 100,93 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der vorstehend unter a—g aufgeführten Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von . . . . 73 342,41 km

Hiervon entfallen auf:

1. a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	24 686 66 km		
b) Bayerische*) „	5 332.39 „		
c) Sächsische „	2 567,64 „		
d) Württembergische „	1 587.99 „		
e) Badische „	1 453,98 „		
f) Elsass-Lothringische „	1 521,32 „		
g) auf die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten. .	4 073,68 „		
die Deutschen Verwaltungen zusammen		41 223,66	km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen . .		25 592,05	„
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101,48	„
4. Niederländische Verwaltungen		2 691,10	„
5. Luxemburgische „		160,58	„
6. Belgische „		699,08	„
7. Rumänische „		2 380,91	„
8. Russisch-Polnische „		493,55	„
Gesammt-Betriebslänge . .		73 342,41	km

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

(Fortsetzung aus Nr. 61.)

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben (letztere ausschl. der Zuschüsse aus besonderen Kassen) betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 876 218 849 (815 693 999)**) ℳ, welchem noch hinzutreten: Uebertrag aus früheren Jahren 7 801 920 (6 414 245) ℳ, Zuschüsse, gewärleistete Zinsen, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen usw. 56 679 205 (61 877 483) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 11 710 774 (9 319 140) ℳ und Zinseneinnahmen, sofern solche die Zinsenausgaben übersteigen, 6 330 479 (6 544 481) Mark. Die zu verwendende Summe betrug mithin 958 741 227 (899 849 348) ℳ.

*) Einschliesslich Pfälzische.

**) Die in Klammern stehenden Zahlen beziehen sich auf die statistischen Nachrichten des Jahres 1887.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1888 betrug: a) die Höhe der Reservebestände (Fonds) bei den Deutschen Bahnen 6 581 252 (6 174 174) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 59 135 957 (49 359 499) ℳ und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 10 076 951 (9 499 696) ℳ, bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 75 794 160 (65 033 369) ℳ und b) die Höhe der Erneuerungsbestände (Fonds) bei den Deutschen Bahnen 27 727 620 (28 936 999) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 16 937 097 (15 541 967) ℳ und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 25 860 161 (23 072 870) ℳ, bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 70 524 878 (67 551 836) ℳ.

Innerhalb des Betriebsjahres 1888 sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen an Unfällen zur Aufschreibung gekommen: 1. Entgleisungen a) auf freier Bahn 274 (256), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 687 (727), c) zusammen 961 (983); 2. Zusammenstösse a) auf freier Bahn 73 (89), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 391 (397), c) zusammen 464 (456); 3. sonstige Unfälle a) auf freier Bahn 1 072 (1 137), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 1 996 (1 678), c) zusammen 3 068 (2 815); 4. zusammen Unfälle a) auf freier Bahn 1 419 (1 452), b) auf den Bahnhöfen und Haltestellen 3 074 (2 802), c) überhaupt 4 493 (4 254). Hiernach fanden statt: Entgleisungen 21,4 (23,1) %, Zusammenstösse 10,3 (10,7) %, sonstige Unfälle 68,3 (66,2) %. Es enfallen von den Entgleisungen auf die freie Bahn 28 (26) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 72 (74) %, von den Zusammenstössen auf die freie Bahn 16 (13) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 84 (87) %, von den sonstigen Unfällen auf die freie Bahn 35 (40) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 65 (60) %, bezw. von sämmtlichen Unfällen auf die freie Bahn 32 (34) % und auf die Bahnhöfe und Haltestellen 68 (66) %. Die ziffermässig grösste Anzahl von Unfällen ist mit 693 bei den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen vorgekommen. Bei 34 Bahnen (einschl. der Nebenbahnen) — darunter 13 Deutsche, 14 Oesterreichisch-Ungarische und 7 Bahnen der Gruppe „Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen“ — waren im vorliegenden Berichtsjahre Unfälle nicht zu verzeichnen.

Die in dem Berichtsjahre ermittelten Tödtungen und Verletzungen von Personen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Personen	unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse		infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit		zusammen	
		getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
		Anzahl					
1	Reisende	1 (4)	100 (89)	38 (25)	81 (67)	39 (29)	181 (156)
2	Bahnbedienstete . .	33 (16)	326 (198)	493 (382)	1 253 (1 229)	526 (398)	1 579 (1 427)
3	Dritte Personen . .	9 (7)	51 (32)	323 (302)	242 (222)	332 (309)	293 (254)
	zusammen	43 (27)	477 (319)	854 (709)	1 576 (1 518)	897 (736)	2 053 (1 837)

Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 59 (54) % und von den Verletzungen 77 (78) %, hierunter von den durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit verursachten Tödtungen und Verletzungen 94 (96) bezw. 79 (86) %. Ausser den in der vorstehenden Tabelle nachgewiesenen Tödtungen und Verletzungen sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen und zwar bei Nebenbeschäftigungen und bei Selbstmordversuchen noch 253 (225) Personen getödtet und 194 (278) Personen verletzt worden.

Im Laufe des Betriebsjahres war der fahrbare Zustand der Bahn unterbrochen: 1. bei den Deutschen Bahnen durch 21 (17) Erd- und Felsrutschungen, 548 (356) Schneeverwehungen, 56 (61) Ueberfluthungen, 8 (3) Wegversperrungen infolge Sturmes, 11 (12) sonstige Naturereignisse und 5 (12) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues; 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen durch 38 (41) Erd- und Felsrutschungen, 156 (103) Schneeverwehungen, 72 (74) Ueberfluthungen, 1 Wegversperrung infolge Sturmes und 5 (4) sonstige Naturereignisse; 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen durch 153 (24) Schneeverwehungen, 31 (5) Ueberfluthungen und 3 (4) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues; 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen durch 59 (58) Erd- und Felsrutschungen, 857 (483) Schneeverwehungen, 159 (90) Ueberfluthungen, 9 (3) Wegversperrungen infolge Sturmes, 16 (27) sonstige Naturereignisse und 8 (16) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues. Wie im Vorjahre wurde von den Schneeverwehungen der Direktionsbezirk Bromberg — in welchem 293 Schneeverwehungen mit 17 Betriebsunterbrechungen zu verzeichnen waren — schwer heimgesucht.

Ueber die Achsbrüche gibt die folgende Tabelle Auskunft:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Achsbrüche			
		bei den eigenen Lokomotiven und Tendern	bei den eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Bahnen)	auf je 1 000 000 Nutzkilometer der eigenen Lokomotiven	auf je 1 000 000 Achskilometer der eigenen Wagen
		Stück			
1	bei den Deutschen Bahnen	23 (32)	52 (44)	0,08 (0,12)	0,005 (0,004)
2	bei den Oesterreich.-Ungarischen Bahnen	20 (16)	55 (42)	0,17 (0,15)	0,011 (0,009)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	10 (7)	22 (33)	0,27 (0,20)	0,020 (0,032)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	53 (55)	192 (119)	0,12 (0,13)	0,007 (0,007)

Ziffermässig nehmen die ungünstigsten Stellen ein die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit 9 Achsbrüchen bei den Lokomotiven und Tendern und die Bayerischen Staatsbahnen mit 27 Achsbrüchen bei den Wagen. In Bezug auf die Nutzkilometer der Lokomotiven hat die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit 2,23 und in Bezug auf die Achskilometer haben die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und die Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen mit je 0,11 Achsbrüchen auf je 1 000 000 km das ungünstigste Ergebniss aufzuweisen.

Die ermittelten Reifenbrüche vertheilen sich den Angaben der nebenstehenden Tabelle entsprechend.

Die Zahl der Unfälle, welche durch Reifenbrüche veranlasst, oder wobei Reifenbrüche vorgekommen sind, betrug bei den Deutschen Bahnen 13 (39), bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 32 (15), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen — (1), bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 45 (55).

An Schienenbrüchen gelangten zur Aufschreibung: 1. bei den Deutschen Bahnen bei eisernen Schienen 213 (266), bei Stahlschienen 3 749 (4 161), bei Stahlkopfschienen 343 (285), im ganzen 4 305 (4 712); 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bei eisernen Schienen 205 (146), bei Stahlschienen 1 995 (1 442), bei Stahlkopfschienen 28 (4), im ganzen 2 228 (1 592); 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen bei eisernen Schienen 499 (36), bei Stahlschienen 100 (110), im ganzen 599 (146); 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen bei eisernen Schienen 917 (448), bei Stahlschienen 5 844 (5 713), bei Stahlkopfschienen 371 (289), bezw. im ganzen 7 132 (6 450) Fälle. Auf je 1 000 000 Wagenachskm bezw. auf jedes Kilometer Betriebslänge entfallen bei den Deutschen Bahnen 0,37 (0,44) bezw. 0,11 (0,12), bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 0,47 (0,36) bezw. 0,09 (0,07), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 0,51 (013) bezw. 0,10 (0,02), bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 0,41 (0,40) bezw. 0,10 (0,10) Schienenbrüche. Die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 5 (10).

Laufende Nr.	Bahngruppe	Reifenbrüche			
		bei den eigenen Lokomotiven und Tendern	an eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Bahnen)	auf je 1 000 000 Nutzkilometer der eigenen Lokomotiven	auf je 1 000 000 Achskilometer der eigenen Wagen
		Stück			
1	bei den Deutschen Bahnen	461 (669)	2 787 (2 736)	0 60 (2,47)	0,24 (0 26)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	362 (392)	1 071 (877)	3,12 (3,64)	0,22 (0,19)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	83 (29)	83 (30)	2,27 (0,83)	0,08 (0,03)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	906 (1 090)	3 941 (3 643)	2,06 (2,63)	0,23 (0,23)

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) neu, sowie zum Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) der I., zu Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) der V., zu Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) der II., zu Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) der IV. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der XV. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 39 wird der im September 1887 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 39 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie der Kilometerzeiger Nr. 47 aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 24 (Königliche Militär-Eisenbahn) neu, sowie zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) den VII. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ den XIX. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 24 wird das im Februar 1886 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer und durch den VII. Nachtrag zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 47 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3248 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3251 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Deutsche Levantelinie.

Die auf Anregung des Oesterreichischen Handelsministeriums hierüber in den letzten Tagen abgehaltenen Konferenzen haben wohl zu keiner Einigung geführt, sind aber doch nicht ganz fruchtlos geblieben, da sich nämlich die Vertreter der Südbahn und der Oesterreichischen Staatsbahnen bereit erklärten, für Transporte, welche über Triest nach der Levante versendet werden, namhafte Tarifbegünstigungen zu gewähren, welche im Durchschnitte einer 40 % Ermässigung der Normaltarife gleichkommen. Diese Ermässigung wurde jedoch an

die Bedingung geknüpft, dass direkte aus der Bahn- und der Schiffsfracht zusammengesetzte Tarife aufgestellt werden und sich der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd dem Schritte der Eisenbahnen anschliesse. Demgegenüber erklärte dessen Vertreter, dass er im allgemeinen nur zu der Bewilligung einer 10 % Tarifermässigung ermächtigt sei und dass der Lloyd nur für einige Artikel noch etwas weiter gehen würde. Bezüglich der Aufstellung einheitlicher, aus der Bahn- und Schiffsfracht zusammengesetzter Tarifsätze, vermochte der Vertreter des Lloyd überhaupt keine Zusage zu machen. Seitens der Südbahn und der Staatsbahnen wurde erklärt, dass die Tarifermässigungen von ihrer Seite auch im Wege der Reexpedition zugestanden würden. Dieselben einigten sich dann über alle noch zu erledigenden Fragen. Es werden nun die detaillirten Vorschläge ausgearbeitet und der Regierung unterbreitet werden mit der Bitte, ihren Einfluss auf den Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd dahin geltend zu machen, dass dieser den Widerstand aufgebe und den Vorschlägen der Eisenbahnen sich anschliesse.

Berechtigungszeugnisse für den Eisenbahndienst.

Der Ungarische Handelsminister hat eine Verordnung erlassen, durch welche die Vorschrift vom Jahre 1888 über die Fähigkeitsnachweise rücksichtlich jener Personen, welche sich dem Eisenbahndienste widmen wollen, ergänzt wird. Es sind darin diejenigen Lehranstalten benannt, welche mit den Obergymnasien und Oberrealschulen als in gleichem Range stehend zu betrachten sind. Diejenigen Personen, welche an einer dieser Schulen ihre Studien mit Erfolg vollendet haben, können sowohl in den betreffenden Dienstzweigen als Beamte bezw. als Praktikanten aufgenommen, als auch zu dem Lehrkursus für Eisenbahnbeamte als öffentliche ordentliche Hörer zugelassen werden. Dieser Kursus wird auch in diesem Jahre am 1. September beginnen.

Die Ergebnisse des Kreuzer-Zonentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen

lassen sich infolge des kurzen Bestandes dieses Tarifes selbstverständlich noch nicht ziffermässig darstellen; feststellen lässt sich aber schon jetzt, dass eine sehr bedeutende Steigerung des Verkehres auf allen Linien der Staatsbahnen eingetreten ist. Nicht nur auf den Wiener Lokalstrecken, sondern überall hat sich der Nahverkehr riesig entwickelt. Die verschiedenartigsten Gerüchte von einer baldigen bevorstehenden Aenderung dieses Tarifes, wie z. B. dass der Preis für Fahrten in der II. Klasse nicht, wie bisher, das Doppelte des Preises der III. Klasse, sondern nur das Anderthalbfache betragen soll, verdienen jedoch keinen Glauben.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Juni d. J.

Durch den Beginn des Baues des 2. Geleises auf den Strecken Falkenau-Drassnitz der Buschtěhrader Eisenbahn und Przemysl-Lemberg der Galizischen Carl Ludwigbahn stieg die Kilometeranzahl der im Bau befindlichen Eisenbahnlinien Ende Juni d. J. auf 555,9, während dieselbe Ende Mai d. J. nur 449,7 betrug. Dieselbe hat sich somit im Juni um 106,2 km vermehrt. Von den im Bau befindlichen Linien entfallen 70,1 km auf die Staats- und 485,8 km auf die Privatbahnen. Beschäftigt wurden beim Bau derselben 15 802 Arbeiter d. s. 2 409 weniger als im Vormonate.

Betriebseinnahmen im Monat Juni d. J.

Im Monate Juni d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 622 670 Personen und 6 708 190 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 094 543 fl. erzielt, d. i. für 1 km 883 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einer Beförderung von 7 821 550 Personen und 6 163 430 t Güter, 23 321 601 Gulden oder für 1 km 914 fl. Es ergibt dies für den Monat Juni d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,4 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1890 erzielten Transporteinnahmen bezifferten sich auf 134 114 465 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 129 247 424 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 146 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 440 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km Bahn im ersten Halbjahr 1890 auf 5 129 fl., gegen 5 080 fl. im Vorjahre, das ist um 49 fl., oder auf das Jahr berechnet, für 1890 um 98 fl., mithin um 1 % günstiger.

Projektirte Verbindung zwischen der Donau und dem Adriatischen Meere.

Die Firma Fried. Krupp in Essen hat, im Hinblick auf die bevorstehende Regulirung des Eisernen Thores, dem Ungarischen Handelsminister ein Projekt behufs Erwerbung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten vorgelegt, in welchem die Herstellung eines grossen Schifffahrtskanals vorgeschlagen wird, welcher, von einem geeigneten Punkte der unteren Donau zwischen Drávafak (Draueck) und Zimony (Semlin) abzweigend, erforderlichenfalls mit Benutzung der diesfalls zu regulirenden Save, erstere mit dem Adriatischen Meere, diese durch Vermittelung der Donau mit dem Schwarzen Meere verbinden soll.

Nachweis der Rückforderungsberechtigung (Rechtsfall).

Vor dem Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichte wurde über eine Klage gegen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf reglementmässigen Ersatz des Drittels der bezahlten Fracht wegen Ueberschreitung der Lieferfrist für 2 Wagen Weizen verhandelt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verweigerte die Ersatzleistung, weil nach den Bestimmungen des Betriebsreglements nur der Empfänger der Waare zur Rückforderung jenes Frachtbetrages berechtigt sei, dieser aber die Waare übernommen habe, ohne innerhalb der achttägigen Frist wegen der Transportverzögerung die betreffende Verwaltung in Anspruch zu nehmen. Im Frachtbriefe erscheint das Lagerhaus der Unionbank als Aufgeber der Waare und ist die Bemerkung enthalten: „Von Sendung H. Schwitzer & Söhne, ohne Verbindlichkeit für die Bahn." Das Schiedsgericht ging bei seiner Entscheidung von der Ansicht aus, dass aus dem Frachtbriefe nicht zu ersehen, dass die klageführende Firma die Aufgeberin der Waare sei, weshalb dasselbe auf die Frage, ob die Aufgeberin auch zur Zurückforderung jenes Frachtbetrages berechtigt sei, nicht einzugehen brauche. Aus diesem formalen Grunde hat dasselbe die Klage zurückgewiesen.

Projekt der Divacca-, Lacker- und Karawankenbahn.

Die in Klagenfurt abgehaltene Versammlung der Vertreter jener Körperschaften, welche der Aufforderung des Kärntnerischen Landesausschusses, gemeinsam die baldigste direkte Eisenbahnverbindung Triests mit dem Westen Oesterreichs anzustreben, nachgekommen sind, fasste folgende Beschlüsse: 1. Die Herstellung einer unabhängigen, möglichst kurzen Eisenbahnverbindung zwischen dem Seehafen von Triest und dem industriellen Norden Oesterreichs ist sowohl durch das Interesse der Stadt Triest als auch die volkswirthschaftlichen Interessen der Westhälfte des Oesterreichischen Staates geboten; 2. als solche kürzeste Verbindung hält die Versammlung eine vorerst zu erbauende Eisenbahn von Divacca nach Lack und über die Karawanken durch das Rosenthal nach Klagenfurt für wünschenswerth; 3. die K. K. Staatsregierung wird gebeten, den Bau der Strecke Divacca-Lack und über die Karawanken nach Klagenfurt als dringend zu behandeln und baldigst den Bau dieser Linie zu verfügen; 4. der Kärntnerische Landesausschuss wird ersucht, im Sinne vorstehender Beschlüsse eine Bittschrift zu verfassen, für dieselbe die Unterschriften aller Körperschaften, welche in der heutigen Versammlung vertreten sind, einzuholen und diese Bittschrift sodann unter besonders vereinbarten Modalitäten der K. K. Regierung zu überreichen und an beide Häuser des Reichsraths abgehen zu lassen; 5. das Bestreben der in der Versammlung vertretenen Körperschaften soll es sein, in den Landtagen und der Reichsvertretung auf die Durchführung der heute gefassten Beschlüsse hinzuwirken.

Ausserordentliche Generalversammlung der Erzherzog Albrechtbahn am 31. Juli d. J.

Diese Versammlung fand zum Zwecke der Beschlussfassung über die Tilgung der Prioritäten und die mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen für die eventuelle Verstaatlichung statt. Nachdem das im Handelsministerium aufgenommene Protokoll über die Bedingungen für die staatliche Genehmigung der freiwilligen Prioritätentilgung und das zwischen dem Verwaltungsrathe und der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Führung des Betriebes der Linien der Erzherzog Albrechtbahn durch den Staat auf eigene Rechnung desselben und über die eventuelle Einlösung der bezeichneten Bahnlinien durch den Staat, verlesen worden, theilte der Vorsitzende mit, dass das verlesene Protokoll die Genehmigung des Handelsministers erhalten habe, während das Uebereinkommen noch der Annahme seitens der Landesvertretung bedürfe. Da sich niemand zum Worte meldete, brachte der Vorsitzende die Anträge des Verwaltungsrathes zur Abstimmung. Dieselben lauten: 1. Die Einleitung der freiwilligen Tilgung der Prioritäten I. und II. Emission wird nach den Anträgen des Verwaltungsrathes genehmigt und derselbe ermächtigt, alle hierzu erforderlichen Maassnahmen zu treffen. 2. Das Uebereinkommen, welches zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe, vorbehaltlich der Annahme durch die Landesvertretung, vereinbart worden ist, wird genehmigt, das dazu gehörige Protokoll vom 30. Juni 1890 zur Kenntniss genommen und zur Durchführung dieser Vereinbarungen der Verwaltungsrath ermächtigt. 3. Der Verwaltungsrath wird ferner zur Durchführung der infolge der Beschlüsse zu 1 und 2 erforderlichen Statutenänderungen ermäch-

tigt, und zwar mit derselben Wirkung, als ob diese Statutenänderungen ihrem vollen Wortlaute nach von der Generalversammlung beschlossen worden wären.

Lokalbahn Budapest-St. Lörincz.

Dem Rechenschaftsberichte zufolge beträgt der Reingewinn für das verflossene Geschäftsjahr 14 056 fl. Hiervon erhalten die Stamm- und Prioritätsaktien 6 % Zinsen, der Reservefonds 298 fl. und die Direktion 444 fl. Tantieme. Weitere 810 fl. werden zu Renovirungen verwendet werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Aufstand in Argentinien mit seiner Rückwirkung auf den Tiefstand der vielen Europäischen Anlehen Argentiniens sowie die Erhöhung des Zinsfusses der Englischen Bank auf das Doppelte desjenigen des Vorjahres um diese Zeit und die ausserodentliche Steigerung des Silberpreises waren die Momente, welche die Wiener Börse beherrschten. Ungeachtet des schwächeren Verkehres an der Fruchtbörse, welcher der zuwartenden Haltung der Käufer bis zum bevorstehenden internationalen Getreide- und Saatenmarkte zugeschrieben wird, war die Stimmung für Ausfuhrbahnen durchweg günstig. So notirten die Aktien der Nordbahn 2778, Carl Ludwigbahn 204,50, Nordwestbahn 214,50, Elbethalbahn 234, Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 239,50 und Südbahn 140. Silberprioritäten, besonders die 4 % Investitionsanleihe der Nordwestbahn (98,75), von welcher 3¾ Millionen Gulden noch nicht zur Ausgabe gelangten, wurden etwas lebhafter begehrt.

Aus Württemberg.

Sitzung des Beiraths der Verkehrsanstalten.

Am 25. Juli d. J. fand eine Sitzung des Beiraths der Verkehrsanstalten in Stuttgart statt.

Den Vorsitz führte im Auftrage des verhinderten Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten der Stellvertreter des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Direktor Dr. v. Schall. Ausser der Wahl des ständigen Ausschusses des Beiraths bildete den Gegenstand der Berathung der Eisenbahnfahrplan für den Winterdienst 1890/91. Die von der Generaldirektion in Antrag gebrachten Aenderungen sind meist dieselben wie sie auch im letzten Winterfahrplan gegenüber dem Sommerfahrplan eingetreten sind.

Nach denselben fällt der Schnellzug Crailsheim-Nürnberg-Eger-Prag in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April aus und kommen deshalb auch die anschliessenden Züge Stuttgart-Hall-Crailsheim und Crailsheim-Hessenthal-Stuttgart für jene Zeit in Wegfall. Der Schnellzug Stuttgart-Osterburken-Würzburg-Ritschenhausen-Berlin soll statt um 8.45 Vorm. erst um 9.25 Vorm. in Stuttgart abgehen und zu der gleichen Zeit wie bisher, um 12.31 Nachts in Berlin eintreffen. Vom Tage der in die Winterfahrplanperiode fallenden Betriebseröffnung der Bahnstrecke (Sigmaringen-) Inzigkofen-Tuttlingen sollen die Züge zwischen Ulm und Tuttlingen durchlaufen und auf der neuen Strecke je 4 Züge verkehren.

Der von einem Beirathsmitglied zum Ausdruck gebrachte Wunsch, den Abendschnellzug Stuttgart-Nördlingen auf der kleinen Station Esslingen anhalten zu lassen, gab der Eisenbahnverwaltung Anlass zu betonen, wie misslich und für den Fernverkehr nachtheilig die durch Einschiebung weiterer Haltestationen entstehende Verlangsamung der Schnellzüge sei. Gegenüber dem Wunsche eines Beirathsmitglieds nach weiterer Kürzung der Fahrzeit des Schnellzugs Stuttgart-Berlin über Osterburken-Würzburg wurde mitgetheilt, dass das Bestreben der Württembergischen Verwaltung schon längst auf eine solche Kürzung gerichtet gewesen, aber wegen Schwierigkeiten bei den betheiligten fremden Bahnen bis jetzt erfolglos geblieben sei. Der von einem Beirathsmitglied und dem Gemeinderath von Sigmaringen angeregten Frage der Einlegung eines Schnellzugs Ulm-Basel über Tuttlingen soll seiner Zeit näher getreten werden.

Die Kanadische Ueberlandbahn im Jahre 1889.

Der Geschäftsbericht, welcher der am 14. Mai d. J. in Montreal abgehaltenen Generalversammlung der Canadian Pacific Railway Company erstattet wurde, gedenkt der Thatsache, dass vor 10 Jahren, am 21. Oktober 1880, der Bauvertrag abgeschlossen wurde, worauf im Februar 1881 die Bildung der Gesellschaft erfolgte. Die Frist zur Vollendung der Bahn hatte man bis zum 1. Mai 1891 erstreckt, denn weder die Regierung noch die andern Unterzeichner des Vertrages hatten davon eine Ahnung, dass bereits 5 Jahre vor Ablauf dieser Frist das Werk vollendet sein könnte. Am Abend des 28. Juni 1886 verliess der erste durchgehende Zug Montreal, um am 4. Juli den Endpunkt Port Moody zu erreichen; seitdem hat das Unternehmen eine Ausdehnung von mehr als 5 000 Englische Meilen (rund 8 000 km) erreicht und eine Betriebseinnahme von mehr als 15 Millionen bezw. eine Reineinnahme von mehr als 6 Millionen Dollar (25 300 000 *M.*) erzielt. Im letzten Jahre konnte ausser den vom Jahre 1883 ab auf 10 Jahre gewährleisteten Zinsen von 3 %, welche von der Regierung gezahlt wurden, noch ein Zinszuschlag von 2 %, im ganzen also 5 % Gewinne an die Antheilscheine vertheilt werden; in Anbetracht der bisherigen Entwickelung des Unternehmens glaubt die Verwaltung auch nach Ablauf der staatlichen Zinsengewähr (im August 1893) einen gleich hohen Gewinn in Aussicht stellen zu können.

Die Gesammtlänge aller im Bau und im Betriebe befindlichen Linien der Kanadischen Ueberlandbahn beträgt 5 186,4 Meilen; hiervon entfallen auf die Hauptlinie Montreal-Vancouver 2 906,5 Meilen, auf die Nebenlinien des Ostnetzes 484,8, auf diejenigen des Westnetzes 454,1 und auf diejenigen des Pacificnetzes 21,4 Meilen; ferner auf die 4 Pachtlinien, und zwar 1. die Ontario- und Quebecbahn 858,8 Meilen, 2. die Atlantic- und Nordwestbahn 327 Meilen, 3. die St. Lorenz- und Ottawabahn 56,5 Meilen und 4. die Verbindungsbahn bei Guelph 15 Meilen, endlich auf die mitbenutzten Linien Mattawamkeag-Vanceboro 56 und Vanceboro-Mc Adam 6,3 Meilen.

Für dieses Netz stehen der Gesellschaft an Betriebsmitteln zur Verfügung 413 Lokomotiven, 362 Personenwagen I. und II. Klasse, Gepäckwagen und Auswanderer-Schlafwagen, 56 Schlaf- und Restaurationswagen I. Klasse, 22 Salon- und Aufsichtswagen, 11 318 Güter-, Vieh- und andere Wagen, 202 Zugführerwagen und 136 Wagen verschiedener Art, endlich die auf den Seen verkehrenden Dampfer Alberta und Athabasca.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 65 Millionen Dollar; das ferner erforderliche Kapital ist durch Ausgabe von Schuldverschreibungen aufgebracht*), und zwar 1. eine 5 % erste Hypothek auf das Hauptnetz in Höhe von 7 191 500 £ = 34 998 633,33 D., 2. eine erste Hypothek auf die Kanada-Centralbahn in Höhe von 500 000 £ = 2 433 333 D., hiervon sind indessen 1 500 000 D. bereits zur Tilgung hinterlegt, 3. eine 6 % zweite Hypothek auf die Kanada-Centralbahn in Höhe von 200 000 £ = 973 333,33 D., 4. eine 5 % Schuld bei der Provinz Quebec für die von dieser überlassene Quebec-Montreal-Ottawa und Ontariobahn 3 500 000 D., 5. eine 5 % Schuld bei der Provinz Quebec für die von ihr überlassene North Shore Eisenbahn 3 500 000 D., 6. eine 5 % erste Hypothek auf die North Shore Eisenbahn in Höhe von 99 600 £ = 484 719,67 D., 7. eine 5 % erste Hypothek auf die Algoma-Zweigbahn in Höhe von 750 000 £ = 3 650 000 D., 8. 4 380 000 D. 4 % Schuldverschreibungen, welche im Juni 1889 ausgegeben wurden behufs Erwerbung der 5 % gewährleisteten Schuldverschreibungen der Atlantic- und Nordwestbahn in Höhe von 3 240 000 D., 9. eine erste Hypothek auf die der Gesellschaft überlassenen Ländereien in Höhe von 25 Millionen Dollar; hiervon sind indessen 20 561 500 bereits zurückgezahlt und 1 Million Dollar — welche unverzinslich bleiben — sind von der Regierung als Bürgschaft zurückbehalten, so dass der Betrag dieser Schuld nur noch 3 438 500 D. ausmacht, 10. 3½ %, von der Regierung gewährleistete Land-Schuldverschreibungen im Betrage von 15 Millionen Dollar; ausserdem hat die Pacificbahn von den gepachteten Bahnen zu verzinsen: 11. 5 % Schuldverschreibungen der Ontario- und Quebecbahn 3 122 191 £ 15 sh. 5 d., 12. 310 000 £ 5 % Schuldverschreibungen derselben Bahn, welche anfangs 1889 zum Bau eines neuen Bahnhofs in Montreal ausgegeben wurden, 13. 2 Millionen Dollar 6 % Stamm-Antheilscheine derselben Bahn, 14. eine 5 % erste Hypothek auf die 166 Meilen lange Strecke von der St. Lorenzbrücke bis Megantic- der Atlantic- und Nordwestbahn in Höhe von 679 321 £ 16 sh., 15. eine Mitte 1889 aufgenommene, 5 % erste Hypothek auf die 159 Meilen lange Strecke von Megantic bis Mattawamkeag derselben Bahn in Höhe von 650 678 £ 4 sh.; zu den Zinsen der beiden Hypotheken der Atlantic- und Nordwestbahn trägt der Staat fast ¾ bei, 16. eine 4 % erste Hypothek auf die St. Lorenz- und Ottawabahn in Höhe von 200 000 £, 17. eine 5 % erste Hypothek auf die Manitoba- und Südwestbahn in Höhe von 2 544 000 D.; ferner hat die Gesellschaft jährlich an Pacht zu bezahlen: 18. für die seit 1. Juni 1889 erfolgende Mitbenutzung der Linie Mattawamkeag-Vanceboro 23 800 D., 19. desgl. bezüglich Vanceboro-Mc Adam 2 250 D., 20. für die Eisenbahn Toronto-Grey und Bruce 140 000 D., endlich 21. für eine Theilstrecke der Südostbahn von Farnham nach Brigham 1 400 D.

An Land waren der Gesellschaft ursprünglich 25 Millionen Acker überwiesen, hiervon wurden der Regierung auf Grund des Vertrages vom 30. März 1886 6 793 024 Acker zurückgegeben; von den verbleibenden 18 206 986 Acker waren bis Ende 1889 3 532 070 Acker verkauft, so dass die Gesellschaft noch 14 674 916

*) Da über den Werth der Antheilscheine in der Englischen Finanzpresse jüngst lebhaft gestritten wurde, so sind die Kapitalverhältnisse der Gesellschaft eingehender, als es sonst üblich ist, behandelt worden.

Acker Land besitzt. Im Berichtsjahre wurden 142661 Acker (138001 in 1888) für 494402 (443526) D. verkauft, so dass ein Acker*) durchschnittlich 3 D. 46,5 Cts. (3 D. 21,5 Cts.) ergab. Für die der Pacificbahn für immer verpachtete Manitoba-Südwestbahn sind 1309424 Acker Land überwiesen, hiervon waren bis Ende 1889 99874 Acker verkauft, so dass noch 1209550 Acker verfügbar sind. Im Jahre 1889 wurden 52499 (24309) Acker für 236792 (110384) D. verkauft, so dass 1 Acker durchschnittlich 4,51 (4,54) D. ergab.

Die Betriebsergebnisse der seit Eröffnung der Durchgangslinie verflossenen 4 Jahre sind in nachfolgender Uebersicht zusammengestellt:

Die Einnahmen betrugen im Jahre

aus dem	1886	1887	1888	1889
Personenverkehr .	3170713,69	3453818,49	3800883,18	4520241,51
Waarenverkehr . . .	6112379.89	6924130,47	8017313,66	8852702,39
Postverkehr . . .	205024 18	241949,05	263344,46	344834 59
Eilverkehr	206872,41	235035,09	244247,18	242806,70
Restaurations- und Schlafwagenverk.	118658,99	176826.39	187694,13	239103,14
Telegraphenverkehr und Versch. . . .	268154,43	574653.31	682052,99	830972,05
zusammen	10081803,59	11606412,80	13195535,60	15030660,38
Betriebsausgabe. .	6378317,05	8102294,64	9324760,68	9024601,04
Reineinnahme . .	3703486,54	3504118,16	3870774,92	6006059.34

Die Ausgaben haben sich hiernach von 70,66 % der Einnahmen im Jahre 1888 auf 60 04 % in 1889 ermässigt. Von der 6006059,34 D. betragenden Reineinnahme gehen für Zinsen und Tilgung der Lasten, sowie für Pacht 3779132 94 D. ab; von den verbleibenden 2226926,40 D. sind im Februar d. J. 650000 D. als Gewinnzuschlag an die Antheilscheine vertheilt, während die verbleibenden 1576926,40 D. nebst dem Uebertrag aus dem Vorjahre in Höhe von 326423,92 D., zusammen also 1903350,32 D. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Diese äusserst günstigen Ergebnisse sind erzielt worden, obwohl im Sommer 1889 die Getreideernte in Manitoba und in den Nordwestprovinzen fehlschlug, wodurch die Einnahmen der Bahn in jenen Gegenden auf das geringste bisher erreichte Maass beschränkt wurden; indessen vermag der Getreideverkehr, der an sich wenig lohnend ist, nie eine solche Wirkung auszuüben wie der Binnenverkehr anderer Güter oder der Reisenden. Da aber eine schlechte Ernte auch den Binnenverkehr vermindert, so hat sich die Verwaltung behufs Ausgleichs um Gewinnung sonst nicht gesuchter minderwerthiger Frachten bemüht, wodurch sich der durchschnittliche Ertrag für die Tonnenmeile von 1,02 Cts. in 1888 auf 0,915 Cts. in 1889 ermässigte. Immerhin zeigt aber das verflossene Betriebsjahr, dass trotz des nicht zu leugnenden Einflusses, welchen der Getreideverkehr auf die Eisenbahneinnahmen ausübt, die Missernte einer Provinz nicht imstande ist, den Ertrag der Kanadischen Ueberlandbahn ernstlich in Frage zu stellen, weil dieselbe ein so ungeheures und so verschiedengeartetes Gebiet durchzieht, dass es sehr unwahrscheinlich ist, es werde überall die Ernte fehlschlagen; ausserdem befinden sich auch längs der Bahn Bergwerke und andere den örtlichen Einflüssen nicht unterworfene Gewerbe in der Entwickelung, welche mehr und mehr zur Speisung des Verkehrs beitragen.

Aus der Ermässigung der Ausgaben und der Vermehrung der Einnahmen geht die Zweckmässigkeit der in früheren Jahren zur Verbesserung und Erleichterung der Betriebsverhältnisse gemachten Ausgaben hervor; aus dem völlig unfallos verlaufenen Berichtsjahr kann man auf den guten Zustand der Betriebsmittel schliessen und die ununterbrochene Aufrechterhaltung des Betriebes auch im Winter, während alle anderen Amerikanischen Ueberlandbahnen zeitweilig eingeschneit waren, zeigt die Zweckmässigkeit der hergestellten Schneeschutz-Vorrichtungen. Gleichwohl ist noch eine Reihe von Bauten in Aussicht bezw. schon in Angriff genommen, welche den Zweck haben, einerseits den Betrieb weniger kostspielig zu machen und andererseits Zufuhrbahnen zu schaffen.

Als man s. Zt. die Kanada-Centralbahn, welche heute einen Theil der Pacificbahn bildet, baute, erwartete man nicht, dass dieselbe ein Theil einer grossen vielbenutzten Verkehrsader werden würde; da diese Carleton Place und Callender verbindende, 195 Meilen lange Bahn jetzt den Verkehr der Hauptlinie der Pacificbahn und der Abzweigung nach Sault-St. Marie bewältigen muss, ist der Betrieb auf derselben wegen ihrer zahlreichen Steigungen und Krümmungen schwierig und kostspielig geworden. Man beabsichtigt daher einen Umbau dieser Strecke in der Weise vorzunehmen, dass dadurch möglichst viele Steigungen bezw. Krümmungen verschwinden; die Kosten dieses Umbaues würden durch Ermässigung der Betriebskosten in 2 bis 3 Jahren eingebracht werden.

(Fortsetzung folgt.)

*) 1 Acker Land umfasst mehr als 1,5 Preussische Morgen oder etwa 0,4 ha.

Verschiedenes.

Eine Eisenbahn unter Wasser.

An der Spanischen Küste, nicht weit von Bilbao, wird seit kurzem eine Eisenbahn unter Wasser verwendet. Weil daselbst die Brandung so stark und der Strand so flach ist, dass die Schiffe nicht heranfahren können, um die Erze aus den dortigen Bergwerken (die u. a. von Krupp in Masse bezogen werden) an Bord nehmen zu können, hat man, wie die naturwissenschaftliche Wochenschrift „Prometheus" berichtet, ein Geleise in das Meer hinein bis zu der Stelle geführt, wo die Tiefe für die Dampfer ausreicht. Auf diesem Geleise, welches anscheinend keine weitere Befestigung hat als seine eigene Schwere, fährt ein Wagen, der ein hohes Gerüst trägt. Letzteres dient einem zweiten, 2000 Centner Erz fassenden Wagen zur Unterlage, welcher unter Benutzung einer Rinne von der Höhe der Strandfelsen aus gefüllt wird. Sobald dies geschehen ist, wird das Gerüst losgemacht, um mittelst des unteren Wagens auf dem Geleise langsam der Stelle zuzugleiten, an welcher die Schiffe vor Anker liegen. Um die ganze Vorrichtung nach Entleerung des oberen Kastens wieder an das Ufer befördern zu können, ist an dem das Gerüst tragenden Wagen ein Drahtseil befestigt, welches über eine Rolle zu einer in die Felsen gehauenen abschüssigen Bahn führt. Auf dieser Bahn bewegen sich, an dem Drahtseil befestigt, 3 Wagen, welche, durch ihre Schwere abwärts gleitend, das leichter gewordene Gerüst sammt Zubehör ans Ufer ziehen. Ist der obere Kasten mit Erz gefüllt, so werden umgekehrt durch das hierdurch entstehende Mehrgewicht die 3 Wagen wieder auf die Höhe der abschüssigen Bahn gebracht. Die Wagen dienen dabei zugleich zur Verlangsamung der Bewegung des Gerüstes, welches sonst leicht über das Ende des Geleises hinausschiessen könnte. Es soll, selbst bei bewegter See, auf solche Weise möglich sein, täglich 50 Fahrten zu machen und somit 100000 Centner Erze zu verladen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Es ist verliehen: dem Regierungs- und Baurath van den Bergh in Harburg die Stelle des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts daselbst, dem Eisenbahn-Maschineninspektor Farwick in Magdeburg die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Wittenberge-Leipzig) daselbst, dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mohr in Warburg die Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst und dem Eisenbahn-Bauinspektor Heer in Erfurt die Stelle des Vorstehers des Materialien-Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Der bisher bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin beschäftigte Eisenbahn-Maschineninspektor Müller ist der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes überwiesen worden.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt worden: die Königlichen Regierungs-Baumeister Sigle in Düsseldorf unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (rechtsrh.) daselbst, Seyberth in Salzwedel unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg und unter fernerer Belassung in der bisherigen Beschäftigung beim Bahnbau Oebisfelde-Salzwedel bezw. Salzwedel-Lüchow, sowie Herr in Köln unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im betriebstechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst.

Württembergische Staatsbahnen.

Der zweite Vorstand der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und Vorstand der Verwaltungsabtheilung dieser Generaldirektion, Direktor von Wrede, ist in den Ruhestand versetzt und dem Maschineningenieur Koch in Salzburg, unter Verleihung des Titels „Oberinspektor" die Stelle eines Bauinspektors bei dem technischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen worden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren von Kietzell in Hagenau, Dietrich in Saarburg, Lachner in Saargemünd, Strauch in Mülhausen, Franken in Metz, sowie den Maschineninspektoren Möllmann in Bischheim und Wolff in Montigny ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Berlin. Am 15. August 1890 gelangt ein Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs.

Berlin, im Juli 1890. (1744MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ist für Baumwollesendungen in Wagenladungen von 10 000 kg Gewicht ab le Hâvre nach verschiedenen Südbadischen Stationen über Alt-Münsterol der Nachtrag 1 zu dem Transittarif für die Beförderung von roher Baumwolle in Ballen vom 1. Juli 1886 in Kraft getreten. Derselbe ist preisfrei von unserer Drucksachen-Kontrole zu beziehen und enthält ermässigte Frachtsätze. Auskunft über die letzteren ertheilt unser Abrechnungsbüreau.

Strassburg, den 31. Juli 1890. (1745)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II. Am 1. Oktober 1890 tritt ein neues Tarifheft 1 mit direkten Frachtsätzen zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Oesterreichischen Nordwestbahn und Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Breslau sowie Station Breslau Freiburger und Märkischer Bahnhof andererseits in Kraft. Durch dieses Heft, welches theils Verkehrserweiterungen und Tarifermässigungen, theils Verkehrsbeschränkungen und Tariferhöhungen enthält, wird der bisherige Ostdeutsch-Oesterreichische Verbandtarif, Theil II Heft 1 vom 15. April 1885 nebst den Nachträgen I—XII und die zu diesem Tarifheft nach Erscheinen des Nachtrags XII im Wege der Bekanntmachung eingeführten Maassnahmen aufgehoben.

Druckabzüge des Tarifheftes sind bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 2,15 *M.* das Stück zu beziehen.

Breslau, den 7. August 1890. (1746)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Vierzehn Tage nach erfolgter Bekanntmachung gelangt der **II. Nachtrag zum Uebernahmetarif für den Donau-Rhein- und Mainumschlagsverkehr** vom 25. März 1888 zur Einführung.

Derselbe enthält: Neue Vorbemerkungen, Bestimmungen über Aufnahme der Station Frankfurt a. M. (Hafen) sowie Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen Nr. 14a, 21 und 26.

München, den 5. August 1890. (1747)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Südbayern. Am 1. August d. J. tritt zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen.

Köln, den 2. August 1890. (1748)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Nordbayern. Am 1. August d. J. ist zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der VII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen.

Köln, den 2. August 1890. (1749)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch) und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. ab wird die Station Wallmerod des Bezirks Köln (rechtsrheinisch) in die Ausnahmetarife Nr 8 bezw. 15 für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hessischen Ludwigsbahn einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 4. August 1890. (1750)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Für diejenigen Gegenstände, welche auf der in der Zeit vom 2.—11. d. Mts. in Berlin stattfindenden Ausstellung medizinisch-wissenschaftlicher Art ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird der frachtfreie Rücktransport unter Beachtung folgender Bedingungen im Rückvergütungswege gewährt:

1. Die betreffenden Sendungen müssen auf dem Hintransporte an das Ausstellungskomitee adressirt sein.
2. Der Frachtbrief über den Hintransport muss von einem Attest des Ausstellungskomitees begleitet sein, woraus der Name des Versenders und die Bezeichnung des Ausstellungsgutes zu entnehmen ist.
3. Der Frachtbrief über das zurückgehende Gut muss mit dem Frachtbriefe über den Hintransport belegt sein und die Bestätigung des Ausstellungskomitees enthalten, dass die darin verzeichneten Gegenstände zwar ausgestellt, jedoch nicht verkauft wurden.
4. Der Rücktransport muss an den ursprünglichen Versender und über dieselbe Route erfolgen, auf welcher der Hintransport zur Ausstellung stattgefunden hat.

Breslau, den 6. August 1890. (1751)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 10. August d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Gera-Pforten, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen einerseits, und den Stationen Heringen, Nordhausen, Rossla, Sangerhausen und Wallhausen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits, anderweite geringere Entfernungen für die Frachtberechnung in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 5. August 1890. (1752)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. September d. J. werden die Stationen Bretten, Durlach, Gondelsheim, Grötzingen und Sulzfeld in den Ausnahmetarif Nr. 4 für Zuckerrüben etc. des Badisch-Württembergischen Gütertarifs für den Verkehr mit Züttlingen einbezogen.

Karlsruhe, den 4. August 1890. (1753)
Generaldirektion.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. August d. J. ist zum Kohlenausnahmetarif Deutschland-Italien vom 1. August 1888 ein Nachtrag II mit der Maassgabe in Kraft getreten, dass der die ausseritalienischen Bahnen betreffende Theil desselben (Seiten 21 bis 32) erst vom 1. September d. J. ab Gültigkeit hat. Preis 20 ₰.

Strassburg, den 31. Juli 1890. (1754)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die in dem vom 15/27. September 1889 gültigen Ausnahmetarif 1 Theil I Seite 6 bezw. im zugehörigen I. Nachtrag Seite 3 enthaltenen Getreidefrachtsätze von den Koslow-Woronesch-Rostower Stationen Rostow a. Don bis einschliesslich Glubokaja nach Königsberg, Memel und Pillau sowie die im II. Nachtrag Seite 3 enthaltenen Getreidefrachtsätze von den Stationen Rostow a. Don bis einschliesslich Swierewo derselben Russischen Eisenbahn nach Königsberg werden vom 20. September d. J. neuen Stils ab aufgehoben.

Bromberg, den 2. August 1890. (1755)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

In den Staatsbahnverkehren Hannover bezw. Oldenburg - Breslau kommen mit Gültigkeit vom 1. September d. J. für die Beförderung von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur Ausfuhr über See im Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg H. und Harburg U. E. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen neue bezw. anderweite, und zwar theils erhöhte, wie auch theils ermässigte Ausnahmefrachtsätze mit der Maassgabe zur Einführung, dass die Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze erst mit dem 1. Oktober d. J. in Wirksamkeit treten.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 1. August 1890. (1756)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag 2 zu den Tarifheften A 1 — A 6 vom 1. Oktober 1889, welcher Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dremmen, Heinsberg und Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie Berichtigungen des Haupttarifs bezw. des Nachtrags I enthält, in Wirksamkeit.

Köln, den 5. August 1890. (1757)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

---

2. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung von 18 Vorsignalen auf der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. soll vergeben werden.

Termin Montag, den 18. August 1890, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftslokale.

Bedingungen usw. können in unserem technischen Büreau, Zimmer Nr. 6, eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ durch unseren Büreauvorsteher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (M. W. B.) zu Cassel. (1758)

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Zur Verdingung eines für die Fettgasanstalt Leipzig erforderlichen Dampfkessels von 16 qm Heizfläche ist Termin auf den 19. August d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumt. Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen nebst Zeichnung liegen im unterzeichneten Büreau während der Dienststunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung etc. eines Dampfkessels für Fettgasanstalt Leipzig" bis zu oben bemerktem Termin portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 2. August 1890. (1759)

Maschinentechnisches Büreau.

Die Anfertigung und Lieferung von

A.

1 517 Stück Normal-Wagenradsätzen,

B.

3 034 Stück Tragfedern } zu Wagen
3 045 „ Spiralfedern }

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,75 ℳ für A und 1,50 ℳ für B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Radsätzen" bezw. „Angebot auf Lieferung von Trag- und Spiralfedern"

versehen, zu dem auf Mittwoch, den 20. August d. J., Vormittags 11 Uhr für die Radsätze bezw. Vormittags 11½ Uhr für die Federn anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 2. August 1890. (1760)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Vergebung von 14 Stück Drahtzugwegeschranken, welche auf den Bahnstrecken Lissa-Posen und Lissa-Glogau aufzustellen sind, soll erfolgen. Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. August cr., Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird in Gegenwart der etwa persönlich zum Termin erschienenen Bieter zu genanntem Zeitpunkt im Zimmer Nr. 16 unseres Verwaltungsgebäudes erfolgen. Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Zehnpfennigmarken bezogen werden.

Lissa i/P., den 1. August 1890. (1761)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 11 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Mittwoch, den 20. August 1890, Vormittags 11 Uhr.

Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das Maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder 50 ₰ in 10-Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. September 1890.

Berlin, den 29. Juli 1890. (MG1762)

Maschinentechnisches Büreau.

Nr. 15. Jahrgang 1890. Berlin, am 9. August 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	7630	1	Fass	Oel —	311	1	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B	230	1	Kiste	— —	—	2	Lindau	Bayerische Stsb.	„Eilgut Vevey" bezett.
3	A K	◇69 / 9104	1	Kollo	Fayence —	160	3	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
4	B	56	1	Bund	29 Stäbe Rundstahl —	49	4	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
5	B G	6	1	Koffer	leer —	20	5	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
6	B H	7951	1	Fass	leer —	10	6	Kiel	K. E.-D. Altona	
7	B R	7150	2	—	Maschinentheile —	32	7	Asch	Bayerische Stsb.	Mannheim-Marienbad bezettelt.
8	C V	734/7 / 739	5	Pack	10 Kinderstühle —	10	8	Hamburg	K. E.-D. Altona	
9	D	15	1	Bund	2 eis. Rohre —	14	9	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	*)
10	E K	87	1	Lattenkiste	Schuhwaaren —	59	10	Dresden Altst.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
11	F B	611	1	Kiste	leer —	43	11	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
12	G A	3002 / 3079	2	Kisten	leer —	78	12	„	„	beiSchuppenrevision.
13	G T	1	1	—	Viehgitter —	—	13	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
14	H	—	1	—	Kinderschlitten —	8	14	Güt.-Verw. Ratzeburg	Lübeck-Büchener	
15	H A	49519	1	Fass	Wein —	248	15	Güt.-Verw. Lübeck	„	**)
16	H E	—	1	—	Ofenaschkasten —	1	16	Lensahn	K. E.-D. Altona	
17	H E	2	1	Kiste	? —	156	17	Hamburg B.	„	
18	H G N	12473	1	Pack	Papier —	23	18	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
19	H K	22	1	—	Leine —	—	19	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
20	H R	4267	1	Pack	Garn —	170	20	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
21	H W	476	1	Lattenkiste	leer —	26	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
22	H W	505	1	Kiste	leer —	33	22	„	„	
23	J L	—	1	Korb	leer —	1,5	23	Münden	„	
24	J S	—	1	Reisekorb	Wäsche —	40	24	Kötzschenbroda	Sächsische Stsb.	bezettelt Liebenstein.
25	K	12578 / 727	1	Fass	leer —	24	25	München C.	Bayerische Stsb.	
26	K	324	1	Kollo	Schrankaufsätze —	21,5	26	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
27	K & C	8646	1	Kiste	leer —	39	27	„	„	beiSchuppenrevision.
28	K P L V	—	1	Kollo	Schwengel —	—	28	Herbesthal	Linksrh. Köln	
29	L	43	1	Kiste	leer —	27	29	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
30	M	79	1	—	Trockenständer —	2	30	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
31	M	II	1	Stück	T-Eisen —	17,5	31	Brackwede	K. E.-D. Hannover	***)
32	M C	105	1	Fässchen	Kienruss —	9	32	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
33	P H	1694	1	Kiste	Feilen (4 Pack) —	21	33	Kempten	Bayerische Stsb.	Kempten im Algäu bezettelt.
34	P L	707	1	„	? —	67	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
35	R C	XII	1	„	Kinderbettstelle —	1	35	Wilhelmshafen	Oldenburg. Stsb.	
36	R F	879	1	Fass	gefüllt —	82	36	Frankfurt a/M. Stsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	S	130	1	Rolle	Packleinen —	50	37	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
38	St Ga	—	1	—	Laterne —	—	38	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
39	T W	—	1	Korb	leer —	1	39	Münden	K. E.-D. Hannover	
40	V C	—	1	Kiste	gefüllt —	176	40	Strassburg	Elsass-Lothring.	

*) Beklebt Witten-Bielefeld; ab Hagen eingegangen.
**) Beklebt von Le Bourget Triage; mit Zollsiegel Herbesthal versehen.
***) Bezettelt: Union Horst. Auf der Strecke gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	V K	—	1	Sack	Kartoffeln —	96	41	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
42	V M	212	3	Pack	Strohpapier —	30	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschrieben La Gragen.
43	V P	4	1	Kiste	l. Flaschen —	28	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
44	W B	86	8	Fässer	Heringe —	13	44	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
45	W K	—	2	—	kl. Privatketten —	4	45	Haste	K. E.-D. Hannover	
46	W R	—	1	Kollo	4 leere Butterkübel —	25	46	Hameln	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
47	Billeu	—	1	Packet	? —	2	47	Hasselt	Grand Central Belge	
48	Eisenach Holzhausen	59	1	—	eis. Ringplatte —	4	48	Leipzig (Bayer. Bhf.)	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
49	Flensburg Altona	108	1	—	kleiner gr. Koffer —	10	49	Altona	K. E.-D. Altona	
50	J. G. Hoffmann	—	1	Fass	leer —	21,5	50	Moldau	Sächsische Stsb.	
51	Jacobs	45	1	Packet	? —	1	51	Bouchout	Grand Central Belge	
52	Leistbräu	—	1	Fass	leer —	16	52	Trier r/M.	Linksrh. Köln.	
53	Deckenleihanstalt N. Nagel in Budapest	2006	1 1 10	— Bund —	Wagendecke — Stricke — Stangen —	—	53	Simbach	Bayerische Stsb.	
54	Notermons	—	1	Packet	? —	0,5	54	Hasselt	Grand Central Belge	
55	93 Urselines	—	1	„	? —	0,75	55	Schuelen	„	
56	Vranken	—	1	„	? —	1,5	56	Aerschot	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
57	weiss	11	1	—	Kurbelwelle —	12,5	57	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
58	—	5. 2. 2.	3	—	Holzgitter —	—	58	Schladen	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	⁄ weiss	—	1	Stab	Eisen —	11	59	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	auf Wg. Holland 247 vorgef.
60	gelb //	—	1	Stange	Eisen —	9	60	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
61	×	5	2	—	Brettervorschläge —	—	61	Hedwigsburg	K. E.-D. Magdeburg	
62	AR	1887 1888	2	Lattenkisten	leer —	51	62	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
63	J A C	3593	1	Korb	leere Flaschen —	16	63	„	„	b. Schuppenrevision.
64	656 C	3	1	„	— —	27	64	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
65	—	—	1	Bund	Bandeisen —	2	65	Apenrade	K. E.-D. Altona	
66	—	—	1	Pack	eis. Bettstelle —	31	66	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
67	—	—	1	Blecheimer	weisse Flüssigkeit —	8	67	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
68	—	—	1	—	hölz. Blumenkübel, grün angestrichen	3	68	Brakel	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	1	—	Bolzen mit Gewinde u. Mutter	1	69	Minden	„	
70	—	—	2	—	Decken, gebraucht; à 2,5 m lg. u. 1,7 m br. mit je 5 Stricken	13	70	Plagwitz-Lindenau	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
71	—	—	1	—	eis. Doppelhahn —	3	71	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
72	—	—	1	Ring	Draht —	18	72	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	—	—	1	Stück	Eisen —	1	73	Metz	Elsass-Lothring.	
74	—	—	1	Bürde	Eisen —	38	74	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	1	Stange	Eisen —	12	75	Hagen	„	
76	—	—	1	Kolli	Eisen —	6	76	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
77	—	—	15	Pack	verzinkt. Eisendraht	772	77	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	10	—	Eisentheile —	—	78	Vorsfelde	K. E.-D. Magdeburg	a. d. Strecke gef.
79	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	6	79	Bonn	Linksrh. Köln	
80	—	—	1	Fass	leer —	—	80	Nennhausen	K. E.-D. Magdeburg	
81	—	—	2	Fässer	leer —	—	81	Buckau	„	
82	—	—	5	Stäbe	Flacheisen —	38	82	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1	Sack	Hafer —	74	83	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
84	—	—	1	Kolli	Heugabeln —	7,4	84	Hasselt	Grand Central Belge	
85	—	—	1	Packet in grauer Leinwand	anschein. Holzstäbe zu Jalousien	14	85	Straussfurt	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	—	—	1	—	Keilkissen, 75 cm breit	3	86	Zwickau	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
87	—	—	1	—	Kette —	—	87	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
88	—	—	1	—	Kette —	16	88	Kiel	K. E.-D. Altona	
89	—	—	1	Kollo	4 leere Körbe —	4	89	Berlin H. B.	„	
90	—	—	1	Pack	3 leere Körbe —	19	90	Wolkramshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	—	—	1	Korb	Küchengeräthe —	10,5	91	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
92	—	—	1	—	alter Lehnsessel mit grünem Plüsch	20	92	Frankfurt a/M. Stsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	—	—	1	Sack	Mais —	50	93	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	—	eis. Matratze —	27	94	Remscheid	„	
95	—	—	1	Koffer	Muster —	52	95	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*)
96	—	—	1	—	Nivellirlatte (5 m lang)	—	96	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	—	—	8	—	eis. Ofenringe —	3	97	Zwickau	Sächsische Stsb.	
98	—	—	1	Pack	grauer Pappdeckel —	24,5	98	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	—	99	Göllschau	K. E.-D. Berlin	**)
100	—	—	1	—	Rohr aus Gusseisen —	10	100	Fleurus	Grand Central Belge	
101	—	—	1	—	Rohrsessel in Papierumhüllung	7	101	Marburg	K. E.-D. Hannover	
102	—	—	1	Stange	Rundeisen —	7	102	Hattingen	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	Stab	Rundeisen —	180	103	Hagen	„	auf der Strecke gefunden.
104	—	—	10	—	eis. Schwellen —	46	104	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
105	—	—	1	Stab	Stahl —	24	105	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	32	Stück	Stränge mit Metallösen	—	106	Hamburg	K. E.-D. Altona	
107	—	—	1	—	Tisch —	26	107	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	—	—	1	—	altes Viehgitter —	2	108	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
109	—	—	1	—	loses Wagengestell —	—	109	Metz	Elsass-Lothring.	
110	—	—	2	Stück	Winkeleisen —	7	110	„	„	
111	—	—	1	—	Zinkgefäss mit Abflusslöchern	0,150	111	Frankfurt a/M. Stsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Nachtrag.

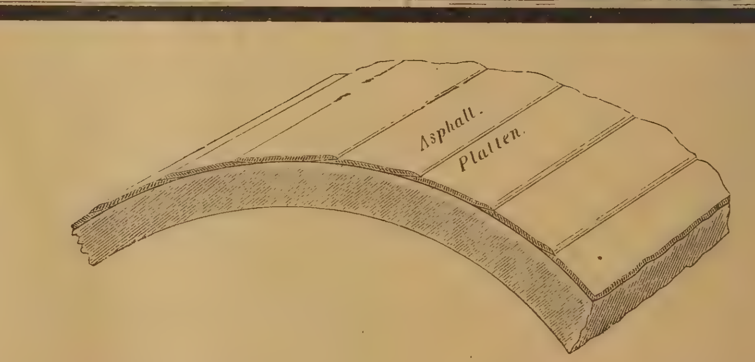
Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C A	—	1	Korb	Blaubeeren —	18	1	Berlin	K. E.-D. Erfurt	für 1,20 M. verkauft.
2	C H	762	1	„	Seilerwaaren —	35	2	Mannheim	Badische Stsb.	bez.: Durlach.
3	C St	7	1	Sack	leere Säcke —	17,5	3	Weimar W. G.	Weimar-Geraer	Zettel: Absender Eichhorn Offenbach.
4	E A	10	1	Bund	Eisen —	50	4	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
5	E H	777	1	Fass	leer —	31	5	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
6	H	7	1	Sack	Futterschneide-Maschinentheil	11	6	Bretten	„	
7	H O S	4931	1	Petrol.-Fass	leer —	?	7	Wolfsgefärth	K. E.-D. Erfurt	
8	R O K	—	1	Sack	Mohrrüben —	42	8	Gera Eilg.	„	
9	T	1545	1	Petrol.-Fass	leer —	36	9	Leutzsch	„	
10	W J B	496	1	Kiste	gefüllt —	168	10	Offenburg	Badische Stsb.	Zollverschl. Köln.
11	W T	—	1	Sack	Kleider —	16	11	Stühlingen	„	
12	W R Rheinfelden 20 L	608	1	Bierfässchen	— —	15	12	Basel	„	
13	M. B. Wolff	—	3	Bund	leere Säcke —	124	13	Mannheim	„	
14	—	414	1	Koffer	unbekannt —	—	14	Frankfurt a/M. Hptbf. Gep.-A.	Main-Neckarbahn	
15	Plombe	0. 0.	1	Sack	Mehl —	100	15	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
16	(roth)	—	2	Stangen	Flacheisen —	?	16	Gera	„	
17	V.	11410	1	Korbflasche	Essig —	100	17	Leipzig (Thür. Bf.)	„	beschr.: Connewitz-Leipzig.
18	—	—	1	Pack	Dunggabeln —	5	18	Heidelberg	Badische Stsb.	6 Stück ohne Stiel.
19	—	—	2	—	Gestelle aus Holz —	4	19	„	„	für Sophakopfpolster.
20	—	—	1	—	Handhammer —	1,5	20	Leipzig (Eilg.-Bf.)	K. E.-D. Erfurt	
21	—	—	1 1	— —	Kehrbesen Brett	1	21	Mannheim	Badische Stsb.	

*) Alte Bezettelung: Nr. 10 Bremen-Rotenburg.
**) Am 16. Juli auf der Strecke Gassen-Arnsdorf herrenlos vorgefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
22	—	—	1	{ Milchflasche }	leer —	5	22	Oehringen	Württemb. Stsb.	
23	—	—	1	—	Nothkette —	10,5	23	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
24	—	—	1	Stange	{ Rundeisen 1,6 m lang und 1 cm stark }	0,5	24	Berlin	„	
25	—	—	1	Sack	Schellack —	5	25	Basel	Badische Stsb.	
26	—	—	1	Stab	Stahl —	15	26	„	„	{ 3,61 m lang, halbrund.
27	—	—	1	Kollo	Trittvorrichtung —	—	27	Berlin	K. E.-D. Erfurt	

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 63. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 13. August 1890.

Inhalt:

Die elektrische Strassenbahn, insbesondere die Stadtbahn in Halle (Saale).

(Schluss aus Nr. 62.)

Der „Deutsche Reichs-Anzeiger" Nr. 150 vom 23. Juni d. J. enthält folgende Notiz:

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika finden die elektrischen Eisenbahnen in immer ausgedehnterem Maasse Verwendung, wie folgende dem „Eng. News" entnommene Zusammenstellung ausweist. Es wurden erbaut, bezw. in Betrieb gesetzt:

im Jahre	elektrische Bahnen überhaupt	mit einer Bahnlänge	mit einer Wagenzahl
1885	3	12 km	81 Stück
1886	5	45 „	39 „
1887	7	46 „	81 „
1888	33	210 „	265 „
1889 im 1. Halbjahr	19	181 „	184 „

Da am 1. Juli 1889 noch 42 elektrische Bahnen mit einer Bahnlänge von 428 km und 364 Wagen im Bau begriffen waren, so betrug die Gesammtzahl der am Schluss des genannten Jahres im Gebiete der Vereinigten Staaten vorhandenen Bahnstrecken 109, dieselben hatten eine Betriebslänge von 922 km und einen Wagenpark von 946 Stück.

Diese trockenen Zahlen in ihrer farblosen Darstellung geben einen Einblick in den ungeahnten Aufschwung, den eine neue Betriebsweise in dem für die Entwickelung eines Landes so wichtigen Verkehrsgewerbe genommen hat. Aber geradezu verblüffend wird das Bild, wenn wir die obigen statistischen Notizen durch die Zahlen ergänzen, welche den Fortschritten auf dem Gebiete des elektrischen Bahnwesens in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres entsprechen. Ueber 30 % der gesammten Strassenbahnlinien der Vereinigten Staaten besteht jetzt aus elektrischen Bahnen. Sie vertheilen sich auf nahezu 150 Städte. Die Zahl der elektrischen Strassenbahnwagen zählt nach vielen Tausenden. Und dabei sind nicht etwa die jungen Orte gemeint, die wie Pilze aus der Erde schiessen, denen aber der Hinterwäldler-Charakter anklebt, nein es handelt sich um die vornehmsten Städte, die ersten Verkehrscentren wie Washington, Boston, Minneapolis, St. Paul, Detroit, Chicago. Selbst in der Salt Lake City, der Mormonenstadt im fernen Utah, fährt man elektrisch.

Der Nordamerikaner ist ein nüchterner, praktischer Kopf, ein lebendiges Rechenexempel. Würden die Vortheile des elektrischen Betriebes nur in gewissen Annehmlichkeiten liegen, als z. B. in der grossen Sauberkeit des Betriebes, der Reinerhaltung der Strassen, der Vermeidung einer Belästigung durch Rauch und Dampf, so würden ihm diese wie jedem anderen Menschen willkommen sein, aber begeistern würde er sich für die Neuerung nicht, geschweige denn sein Geld dafür hergeben. Für ihn kommt nur der wirthschaftliche Nutzen in Frage und dieser Nutzen muss so gut vorhanden sein für das Publikum als

für den Unternehmer. Das ist bei uns nicht anders, es ist die Grundlage eines jeden gesunden Unternehmens. Der Werth der Liebhaberei hört im öffentlichen Leben auf, der Elektrizität zu Gefallen, um ein wissenschaftliches Problem zu lösen, wird niemand eine elektrische Bahn bauen.

Wie sieht es nun mit dem wirthschaftlichen Nutzen aus? Der Nutzen liegt darin, dass, ohne das Verhältniss zwischen den Betriebsausgaben und den Einnahmen zu Ungunsten der ersteren nachtheilig zu beeinflussen, dem Publikum mehr Verkehrsgelegenheit geboten werden kann, als bei jeder anderen bisher bekannten und angewendeten Betriebsweise. Billiger Beförderungssatz, häufige Gelegenheit zum Fahren sind die Lebensbedingungen für jedes Strassenbahnunternehmen; sie entsprechen den berechtigten Anforderungen des Publikums. Diesen Ansprüchen kann nur der elektrische Betrieb gerecht werden.

Im Staate New England beförderten die sämmtlichen Hauptbahnen im Jahre 1889 92,5 Millionen Reisende, während die West End Street Railway Company in Boston, welche auf ihren Linien den elektrischen Betrieb eingeführt hat, 104 Millionen Personen beförderte. Der Direktor dieses Unternehmens hat öffentlich erklärt, er würde 4 Millionen Mark erspart haben, wenn schon alle Wagen seiner Bahn für den elektrischen Betrieb eingerichtet gewesen wären und als echter Yankee, der die drastische Darstellung liebt, führt er weiter aus, dass die durch die schnellere Beförderung mit den elektrischen Wagen bedingte Zeitersparniss für die beförderten Reisenden 100 Jahre betragen haben würde. Zeit ist Geld! Der Nordamerikaner liebt das bei jeder passenden Gelegenheit vorzuführen und er hat damit nicht Unrecht. Das Sprichwort entspricht der ganzen Entwickelung unseres Jahrhunderts und die Lebensbedingungen in Nordamerika sind nicht andere als bei uns.

Wir Deutschen sind gewohnt, alle Mittheilungen von jenseits des Ozeans mit der grössten Vorsicht aufzunehmen. Wo wohnt Barnum? Diese malitiöse Frage hat man bei jeder Mittheilung aus Nordamerika zu erwarten, und wenn sie im mündlichen Gedankenaustausch dem Reisenden, der von „drüben“ zurückkommt und seine Beobachtungen schildert, aus Höflichkeit nicht vorgelegt wird, so kann er sie doch allzu oft auf den Gesichtern seiner Zuhörer lesen. Dieses Misstrauen hat ja zum Theil Berechtigung. Wir lieben nicht die aufdringliche Reklame, die in Nordamerika für jedes noch so gute Unternehmen Geschäftsnothwendigkeit ist. Dass hinter dieser Reklame ernste, solide Unternehmungen stehen können, vermögen sich die meisten von uns nicht vorzustellen. Es ist nicht alles Gold was glänzt und unter der glänzenden Aussenseite das Solide von dem Unsoliden zu unterscheiden, erfordert einen Geschäftsblick und ein eingehendes Studium. Der frühere technische Attaché der Königlich Preussischen Regierung bei der Deutschen Gesandtschaft in Washington, Herr Bauinspektor Bassel, hat in einem lichtvollen Vortrage über Amerikanische Eisenbahnen am 12. März 1889 im Verein für Eisenbahnkunde die u n g e s u n d e Seite einzelner Amerikanischen Geschäftsunternehmungen gegeisselt, er hat aber nachgewiesen, dass Leute unseres Stammes drüben sind, welche die Jagd nach dem Dollar nicht mitmachen, welche sich nicht bei den mächtigen Gesellschaften als „wire puller“ (Drahtzieher) gebrauchen lassen und er hat einen Mann genannt, der sich der höchsten Achtung erfreut, der nie seinen Namen als Aushängeschild für zweifelhafte Unternehmungen hergeben würde, und dieser Mann ist Karl Schurz.

Karl Schurz und ein ebenso geachteter Deutscher Landsmann, H. Villard, stehen an der Spitze der Gesellschaft, welche u. a. die elektrischen Bahnunternehmungen in die Hand genommen hat. Darauf kann man sagen: Das ist gut, aber es beweist noch nichts, und der Zweifler hat gewissermaassen recht, denn in Fragen von so hervorragender wirthschaftlicher Bedeutung nützt die Gefühlssache wenig, man muss rechnen, aber wo man, wie bei jeder neuen Erfindung, von Erfahrungswerthen nicht immer reden kann, da darf man dem klaren Blick und der vorurtheilsfreien Auffassung solcher Leute vertrauen, die, wenn auch vielleicht kein vollkommen technisches, so doch ein weitgehendes geschäftliches Verständniss für die Sache haben und deren nationalökonomische Bedeutung besser zu übersehen vermögen, als viele andere.

Es ist noch nicht so lange her, dass eine andere Erfindung auf dem elektrischen Gebiete von Amerika kommend in Europa einzog. Wir meinen die Glühlampe, welche zuerst von Edison praktisch brauchbar hergestellt wurde. Seiner Zeit sprach ein hervorragender Fachgelehrter der Glühlampenbeleuchtung jede Bedeutung ab und was sagt er jetzt? Hat doch die Anwendung des elektrischen Glühlichtes riesige Fortschritte gemacht und zählt in vielen Städten schon zu den Erfordernissen des Komforts des täglichen Lebens. Stellen wir uns daher der Neuerung des elektrischen Bahnbetriebes vorurtheilsfrei gegenüber und verdammen wir sie nicht, weil sie von Nordamerika zu kommen s c h e i n t; denn thatsächlich handelt es sich um eine Deutsche Erfindung, welche nur in verbesserter Auflage wieder zu uns gelangt.

Ehe in Amerika die erste elektrische Versuchsbahn durch van Depoele im Februar 1883 in Chicago ausgestellt wurde, waren schon Jahre vorher in Deutschland elektrische Bahnen vorgeführt, bezw. dauernd in Betrieb genommen worden.

1879 hatten Siemens & Halske auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Eisenbahn vorgeführt. Es war eine schmalspurige Ringbahn von 300 m Länge, auf welcher eine kleine elektrische Lokomotive mit 3 angehängten Personenwagen, jeder zu 18 Personen berechnet, mit einer Geschwindigkeit von 3 bis 4 m in der Sekunde verkehrte, d. h. also mit einer Geschwindigkeit, wie solche bei Strassenbahnen üblich ist. Die Laufschienen der Bahn bildeten die eine Leitung von der Dynamomaschine im Maschinenraume nach der Lokomotive und eine im Geleise selbst isolirt angebrachte Mittelschiene die Rückleitung.

Am 16. Mai 1881 wurde eine von derselben Firma gebaute, auf besonderen Bahnkörper verlegte elektrische Bahn in Gross-Lichterfelde dem Betriebe übergeben. Die Bahn ist 2,4 km lang. Auf derselben verkehrt gleichzeitig immer nur ein Wagen mit 12 Sitz- und 8 Stehplätzen (Gesammtgewicht 4800 kg), welchen der elektrische Strom von der Dynamomaschine durch die isolirt verlegten Schienen zugeführt wird. Die Mittelschiene ist aufgegeben; der Strom kreist durch beide Schienenreihen. Die Bahn, vom Bahnhofe Lichterfelde der Berlin-Halleschen Bahn nach der Kadettenanstalt führend, ist bis heute im regelmässigen Betriebe. Es ist klar, dass die gewählte Art des Stromkreislaufes durch die Schienen bei feuchtem Wetter einen nicht unwesentlichen Stromverlust mit sich bringt und so finden wir, dass bei der im nächstfolgenden Jahre durch Siemens & Halske versuchsweise für den elektrischen Betrieb eingerichteten Strassenbahnstrecke von Westend bei Charlottenburg nach dem Spandauer Bock zum ersten Male die oberirdische Stromzuführung Anwendung fand, welche auch s. Z. auf der Pariser Weltausstellung vorgeführt worden war und berechtigtes Aufsehen erregt hatte. Ein im Strassenkörper verlegtes Geleis kann nicht vollständig isolirt werden und wenn auch, so würde jedes mit dem Geleise Spur haltende aus leitenden Körpern gebaute Fahrzeug dem elektrischen Strome einen Nebenweg öffnen, einen sogen. „Kurzschluss“ bilden. Der elektrische Strom wird damit in der ihm zugedachten Wirkung, d. i. der Arbeitsverrichtung zur Fortbewegung der Wagen beeinträchtigt. An der Stelle des Kurzschlusses setzt sich die Kraft in Wärme um; es kann eine elektrische Entladung mit nachtheiligen Folgen eintreten. Alles dieses wird durch die oberirdische Stromzuführung vermieden; sie behebt mit einem Schlage eine Anzahl technischer Bedenken und kann als eine epochemachende Erfindung gelten.

Bei einer elektrischen Bahn erstgedachter Art, wo der Stromlauf durch die Schienen stattfindet, ist es eine technische Nothwendigkeit, die Wagenräder ein und derselben Achse von einander zu isoliren. Würde dieses nicht geschehen, so würde

durch die Achse ein Stromübergang stattfinden, gleichbedeutend mit dem oben erwähnten Kurzschlusse. Der Stromlauf durch die Schienen bedingt ferner für ein solches Geleis die Anlage eines besonderen Bahnkörpers, der von Menschen und Thieren nicht betreten wird; denn die Schienen müssen von der Erde isolirt sein, in der einen Schienenreihe läuft der Strom aus, in der andern kehrt er zurück, so dass bei einem Ueberschreiten des Geleises und gleichzeitiger Berührung beider Schienen der elektrische Strom durch den Körper des Ueberschreitenden gehen würde. Diese Gefahr besteht natürlich — selbst bei dem Vorhandensein eines besonderen Bahnkörpers — bei den Wegeübergängen. Deshalb ist dort der Stromlauf unabhängig von den Schienen angeordnet. In der Breite des Wegeüberganges wird dem Triebwerke des Wagens kein Strom zugeführt, seine Fortbewegung über den Wegeübergang ist von der im Wagen angehäuften lebendigen Kraft abhängig. Das kann in manchen Fällen ausreichend erscheinen, wird sich aber als ein fühlbarer Mangel erweisen, wenn der elektrische Wagen kurz vor dem Wegeübergange angehalten werden muss und dadurch, d. i. mit dem Aufhören der Bewegung seiner in ihm angehäuft gewesenen Arbeitsmenge verlustig wird.

Die oberirdische Stromzuführung hat hier mit einem Schlage Wandel geschaffen und namentlich die Verwendbarkeit der elektrischen Betriebsweise für Strassenbahnen, wo die Schienen im Strassenkörper eingebettet liegen, also von einer Isolirung derselben gegen einander nicht die Rede sein kann, ermöglicht.

Auf Grund der auf der Charlottenburger Versuchsstrecke gewonnenen Erfahrungen wurde die elektrische Bahn Frankfurt-Offenbach erbaut und 1884 in Betrieb genommen. Sie ist das erste Beispiel der Anwendung der elektrischen Kraftübertragung im grossen. Die Bahn hat 6,6 km Länge mit 10 Motorwagen im Betriebe. Während bei der Lichterfelder Bahn nur immer ein Wagen sich in der Strecke bewegen kann, laufen auf Frankfurt-Offenbach gleichzeitig so viele, wie die Durchführung des Betriebes es erfordert. Der Betrieb dieser Bahn hat den Beweis der technischen Durchführbarkeit des angewendeten Systemes geliefert, sie hat ferner werthvolle Erfahrungen für die Beurtheilung der elektrischen Betriebsweise gegen die sonst übliche durch thierische Zugkraft gegeben, aber sie hat bei uns in Deutschland nicht zu Nachahmungen geführt. Das Unternehmen hat daher, abgesehen von seiner in Fachkreisen allgemein anerkannten wissenschaftlichen Bedeutung leider nur einen Achtungserfolg errungen. Wir glauben, die Ursache dafür in dem Umstande suchen zu sollen, dass der mechanische Theil der Ausführung dem elektrischen Theile wesentlich nachsteht. Namentlich ist es die Anordnung der Stromzuführung, welche geradezu abschreckend wirkt und mit Recht zu der Anschauung führen muss, dass das vorgeführte System zur Anwendung in städtischen Strassen nicht geeignet erscheint.

Man denke sich an der einen Seite der Strasse von 30 zu 30 m kräftige Holzböcke aufgestellt, welche zwei, unten geschlitzte Rohre tragen, die wieder zur Vermeidung eines zu grossen Durchhanges mittelst Drahtseile aufgehängt sind und man wird sich vorstellen können, dass diese Art der Stromzuführung den bescheidensten Ansprüchen auf ein gefälliges Aeussere nicht genügt. Dieser Theil der Bahnanlage war verbesserungsbedürftig, leider fand sich aber mangels Ausführung weiterer elektrischer Bahnanlagen in Deutschland keine Gelegenheit, Vollkommeneres vorzuführen.

Bei Frankfurt-Offenbach wurde sowohl die Stromzuleitung als die Stromrückleitung oberirdisch angeordnet. Die Schienen des Geleises wurden zur Benutzung durch den Stromkreis ganz aufgegeben. In den erwähnten, unten geschlitzten Rohren werden cigarrenartig geformte Kontaktstücke entlang gezogen. Sie sind die Enden kurzer Kabel, welche vom Dach der Motorwagen ausgehen, den Strom aufnehmen, zum Triebwerk des Wagens bezw. von diesem zurückführen. Die Räder sind wieder vom übrigen Theil des Wagens isolirt, da sonst Erdschluss entstehen würde. Bei einer nach demselben System ausgeführten Bahn im Auslande (Vevey - Montreux - Chillon) soll beobachtet worden sein, dass sich die geschlitzten Eisenrohre durch festbrennenden Schmutz (Staub und Oel) nach und nach verengern, wodurch natürlich die Stromzuführung wesentlich beeinträchtigt werden muss.

Nach diesen Anfängen ist bei uns in der Ausbildung des elektrischen Bahnsystems mit oberirdischer Stromzuführung ein Stillstand eingetreten, während, wie wir bereits erwähnt haben, in Nordamerika die grössten Fortschritte erzielt und das System für die bevölkertsten Städte anwendbar gemacht worden ist.

Etwa gleichzeitig mit der ersten Anwendung der oberirdischen Stromzuführung für elektrische Bahnen wurden nach einer anderen Richtung hin Versuche gemacht, die elektrische Kraft für den Bahnbetrieb nutzbar zu machen. Man verfiel dabei auf die Erfahrungen, welche in der elektrotechnischen Chemie gemacht worden waren, indem man den Gedanken verfolgte, die Kraftquelle in dem zu bewegenden Fahrzeug selbst anzuordnen, ein Gegenstück zu dem Dampfkessel der Lokomotive. Es wurden die Elektrizitätssammler (Akkumulatoren) verwendet, d. h. Vorkehrungen, welche die Aufspeicherung der ihr in Form elektrischer Ströme zugeführten elektrischen Kraftmengen bezwecken, um diese nach Bedarf zur Verrichtung irgend welcher Arbeit wieder abzugeben. Sie sind nicht zu verwechseln mit den bekannten galvanischen Batterien, welche die Elektrizität aus sich selbst heraus erzeugen. Ein galvanisches Element besteht in seiner einfachsten Form aus 2 verschiedenen Metallen und einer Flüssigkeit, ein Akkumulator dagegen aus 2 Platten von gleicher Oberflächenbeschaffenheit und einer Flüssigkeit. Werden 2 Metallplatten, deren Oberflächen sich irgendwie von einander unterscheiden (z. B. Zink und Kupfer oder metallisch reines Kupfer und Kupfer, welches mit einer Oxydschicht bedeckt ist), in eine Flüssigkeit (z. B. verdünnte Schwefelsäure) getaucht und ausserhalb durch einen Draht verbunden, so entsteht ein elektrischer Strom, welcher von einem Metall ausgehend durch die Flüssigkeit, innerhalb derer sich die Metalle nicht berühren dürfen, zum anderen und von hier durch den Schliessungsdraht zurückläuft. Dagegen entsteht kein Strom, wenn die Oberflächen beider Platten völlig gleich sind. Wird nun aber durch eine solche Zelle von einer fremden Elektrizitätsquelle ein Strom geschickt, so erfolgt eine Zersetzung der Flüssigkeit, eine Veränderung der Metalle, dass sie elektrisch ungleich werden. Damit hat die Zelle die Eigenschaften eines Elementes erhalten, ihre Metalle sind polarisirt und liefern, durch einen Draht geschlossen, einen Entladungsstrom, welcher dem Ladungsstrome entgegengesetzt gerichtet ist. Der Entladungsstrom stellt nach und nach die Gleichheit der Elektrodenplatten wieder her. Damit erreicht die Strombildung ihr Ende.

Die Akkumulatoren bestehen der Regel nach aus Bleiplatten und verdünnter Schwefelsäure, die einzelnen Zellen sind deshalb aussergewöhnlich schwer. Da nun etwa 50 Zellen erforderlich sind, um einen Strom von 100 Volt Spannung zu erzeugen, denn die elektromotorische Kraft der einzelnen Zelle beträgt nur etwa 2 Volt, da aber mindestens eine Spannung von 100 Volt für die Inbetriebsetzung des Wagen-Triebwerkes vorhanden sein muss, so ergibt sich, dass die Mitführung der Akkumulatoren das todte Gewicht des Wagens wesentlich erhöht und zwar um 2000 bis 2500 kg. Ein Strassenbahnwagen mit dem Fassungsraum eines zweispännigen Tramwagens wiegt, wenn er mit Akkumulatoren ausgerüstet ist, gegen 6 bis 7 t. Rechnet man für den Wagen 40 Reisende, so beträgt die todte Last auf je 1 Person rund 135 kg, während dieser Verhältnisswerth bei dem gewöhnlichen zweispännigen Pferdebahnwagen etwa 60 bis 70 kg, bei einem Dampfwagen dagegen 3 bis 400 kg beträgt.

Mit Akkumulatoren betriebene elektrische Strassenbahnwagen sind von Julien, Reckenzaun und anderen gebaut und seit 1881 in verschiedenen Städten versuchsweise im Betriebe

gewesen. Das Ergebniss war, dass die technische Ausführbarkeit des Systems nicht bestritten werden konnte, dass aber die Betriebsausgaben zu theuer wurden. Das grosse Eigengewicht kommt zwar einerseits als Adhäsionsgewicht zur Geltung und sichert damit bei gut gewählten Motoren eine grosse Zugkraft, andererseits aber ist es ein fühlbarer Nachtheil, weil ein grosser Theil der Arbeit des elektrischen Triebwerkes verzehrt wird, um die todte Wagenlast zu bewegen. Wir bezweifeln nicht, dass es noch gelingen wird, vollkommenere Akkumulatoren zu bauen, nicht nur solche von geringerem Gewicht, sondern auch von grösserer Aufnahmefähigkeit, welche nicht, wie die bisher bekannt gewordenen, nach 3 bis 5 Stunden ausgewechselt werden müssen. Vorläufig gibt es derartige Akkumulatoren aber noch nicht und da man nie zu einem Fortschritt, einer Verbesserung kommen würde, wenn man immer erst warten wollte, bis das als gut erkannte noch weiter verbessert sein wird, so dürfen wir die Ansicht aussprechen, dass das in Amerika zu so grosser Vollkommenheit ausgebildete System der oberirdischen Stromzuführung nicht etwa um deshalb unbeachtet bleiben darf, weil vielleicht später einmal automobile elektrische Strassenbahnwagen erfunden werden. Was unter diesem elektrischen Bahnsystem mit oberirdischer Stromzuführung jetzt zu verstehen ist, haben wir bei der ausführlichen Beschreibung der in Halle zur Einführung gelangenden elektrischen Betriebseinrichtung der Stadtbahn gezeigt.

Neuerdings ist anscheinend mit grossem Erfolg das System einer unterirdischen Stromzuführung von der Firma Siemens & Halske in Budapest auf einer 7,9 km langen Strassenbahnstrecke zur Anwendung gekommen, auf der sich 20 Motorwagen im Betriebe befinden. Eine elektrische Bahn mit unterirdischer Stromzuführung bedingt aber aussergewöhnlich hohe Baukosten und verspricht nur an solchen Plätzen auch finanziell gute Ergebnisse, wo sich ein hauptstädtischer Verkehr, eine Art Weltverkehr, konzentrirt. Dieses System wird daher voraussichtlich nur für die verkehrsreichsten Theile der grössten Städte verwendbar bleiben und auch nur in solchen Orten, wo die klimatischen Verhältnisse nicht allzu ungünstig sind, wo ferner ein gutes Kanalnetz besteht, welches eine vollkommene Entwässerung des die elektrischen Leitungen enthaltenden Bahnkanals gestatten.

Die elektrische Bahn mit oberirdischer Stromzuführung repräsentirt das für den Betrieb sicherste System, die für Bau und Betrieb gleich vortheilhafte Anlage. Unter Zugrundelegung des 5 bis 6 Minutenbetriebes, also der täglichen Leistung einer grossen Wagenkilometerzahl, sind die Betriebskosten wesentlich niedriger als bei Pferdebetrieb, selbst wenn nur der einfache Einspännerbetrieb ohne Vorspannleistungen in Vergleich gezogen wird. Wir wollen damit aber keineswegs sagen, dass nunmehr die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes jedes unrentable Strassenbahnunternehmen zu einem rentabeln machen könnte. Wo die Verkehrsbedingungen für eine schnelle Wagenfolge, die Einführung des niedrigsten Tarifes nicht vorliegen, da bessert auch die Aenderung der Betriebsweise nichts. Derartige Bahnlinien, von denen leider nur zu viele bestehen, sind verfrüht, sie werden erst nach Jahren Existenzberechtigung erhalten.

K.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888.

(Schluss aus Nr. 62.)

Ueber die in dem Berichtsjahre bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen **Beamten und Arbeiter** gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

Laufende Nr.	Verwaltungszweig	Angestellte männliche	Angestellte weibliche	Arbeiter im Tagelohn	zusammen	Besoldungen, Löhne und andere Bezüge überhaupt	Besoldungen, Löhne und andere Bezüge durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl				Mark	
1	Allgemeine Verwaltung	16 803 (16 991)	136 (128)	2 153 (2 071)	19 092 (19 190)	52 525 212 (50 817 375)	755 (758)
2	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	52 445 (51 278)	3 476 (3 420)	137 063 (127 862)	192 984 (182 560)	125 731 565 (120 345 261)	1 808 (1 795)
3	Verkehrsdienst	117 523 (115 313)	419 (358)	97 833 (93 177)	215 775 (208 848)	247 274 873 (237 628 573)	3 555 (3 544)
4	Zugförderungs- und Werkstättendienst	34 970 (33 914)	7 (6)	99 375 (95 458)	134 352 (129 378)	163 401 988 (156 226 733)	2 349 (2 330)
5	Verwaltungszweige unter 1—4	221 741 (217 496)	4 038 (3 912)	336 424 (318 568)	562 203 (539 976)	588 933 638 (565 017 942)	8 467 (8 428)

Die Zahl der **Ruhegehalts- usw. Kassen** betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 126 (119). Zu Anfang des Berichtsjahres besassen diese Kassen einen Vermögensbestand von zusammen 206 946 355 (201 033 878) *M.*, welcher sich unter Hinzurechnung der innerhalb des Berichtsjahres durch Einlagen der Betheiligten, Zuschüsse aus Gesellschafts- oder Staatsmitteln, sowie durch sonstige Eingänge erzielten Einnahmen im Betrage von zusammen 34 776 661 (29 300 063) *M.* und nach Abzug der in derselben Zeit durch Ruhegehälter, Wittwen- und Erziehungsgelder, Unterstützungen und sonstige Umstände bedingten Ausgaben im Betrage von 24 961 291 (24 134 328) *M.* am Schlusse des Berichtsjahres auf 216 761 725 (206 199 613) *M.* erhöht hatte.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen waren 263 (275) **Kranken- Sterbe- und Unterstützungs- usw. Kassen** vorhanden, deren Vermögen sich zu Anfang des Berichtsjahres auf 18 568 106 (17 447 540) *M.* belief, welches unter Hinzurechnung der innerhalb des Berichtsjahres durch Einlagen der Betheiligten, Zuschüsse aus Gesellschafts- oder Staatsmitteln, sowie durch sonstige Eingänge erzielten Einnahmen in Höhe von 10 040 417 (8 369 171) *M.* und der durch Krankengelder, Arzneikosten, Unterstützungen usw., Büreaubedürfnisse und sonstige Verwaltungskosten verursachten Ausgaben von zusammen 7 931 603 (7 206 100) *M.* eine Höhe von 20 676 920 (18 610 611) *M.* erreichte.

Die für **Privatzwecke bestimmten**, d. h. solche **Bahnen**, welche nicht dem **öffentlichen** Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt; es waren vorhanden:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	Land- und forstwirthschaftliche Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlussbahnen
		Anzahl					km
1	bei den Deutschen Bahnen.	716 (699)	2 405 (2 220)	90 (83)	415 (458)	3 626 (3 460)	2 232,79 (2 114,05)
2	bei den Oesterreich.-Ungarisch. Bahnen	308 (306)	596 (568)	45 (42)	194 (178)	1 143 (1 094)	1 207,62 (1 167,45)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen u. anderen Vereinsbahnen. .	50 (55)	113 (109)	13 (5)	15 (7)	191 (176)	126,51 (99,72)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen. .	1 074 (1 060)	3 114 (2 897)	148 (130)	624 (643)	4 960 (4 730)	3 566,92 (3 381,22)

Die sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen waren an diesen Anschlussbahnen der Zahl nach mit 2 433 Linien, mithin 49 %, und der Länge nach mit 1 554,02 km, mithin 44 % betheiligt.

Mit Dampfkraft betrieben waren 2 063,26 (1 970,31) km voll- (normal-) spurige und 453,83 (456,72) km schmalspurige, mit Pferdekraft 670,20 (643,07) km vollspurige und 377,99 (309,58) km schmalspurige Strecken.

Die Ergebnisse der dem Vereine angehörigen schmalspurigen Bahnen umfassen:

1. die von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen betriebene, 5,17 km lange Eichstätter Bahn (Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt);
2. die von der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg betriebene, 7 km lange Ocholt-Westersteder Bahn;
3. die dem Sächsischen Staatseisenbahnnetze angehörigen, im ganzen 190,09 km langen Bahnen Wilkau-Saupersdorf, Hainsberg-Kipsdorf, Oschatz-Döbeln, Mügeln-Nerchau-Trebsen, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Zittau-Markersdorf, Mosel-Ortmannsdorf, Schönfeld-Geyer, Potschappel-Wilsdruff und Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum;
4. die von dem Transportunternehmer R. Pringsheim in Beuthen in Oberschlesien betriebenen, im ganzen 110,95 km langen Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau;
5. die von der Betriebsverwaltung der Wismar-Rostocker Eisenbahn betriebene, 6,61 km lange Doberan-Heiligendammer Eisenbahn;
6. die von der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Linz betriebene, 27,34 km lange Lambach-Gmundener Bahn;
7. die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene, 22,90 km lange Gran-Bresnitz-Schemnitzer Eisenbahn;
8. die von der Betriebsleitung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene, 25,51 km lange Gölnitzthal-Schmalspurbahn;
9. die von der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn betriebene, 32,77 km lange Taraczvölgyer Bahn und
10. die zu den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen gehörigen, 84,80 km langen Schmalspurbahnen Bácau-Piatra und Crasna-Dobriná.

Die unter den laufenden Nummern 1—3 und 6—10 aufgeführten Bahnen dienen dem Personen- und Güterverkehre und die unter laufender Nr. 5 aufgeführte Doberan-Heiligendammer Eisenbahn nur dem Personenverkehre, während die unter laufender Nr. 4 bezeichneten Schmalspurbahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau nur für den Güterverkehr bestimmt sind. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 29 hat die Lambach-Gmundener Bahn (Rollbahn bei Louisenhain 1 : 11), der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m findet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau. Von den zusammen 499,50 km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 13,64 km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Am Schlusse des Betriebsjahres 1888 betrug für die vorstehend bezeichneten Bahnen das verwendete Anlagekapital zusammen 32 239 108 ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 66 363 ℳ. Der Betrieb wurde vermittelst 95 Lokomotiven, 203 Personenwagen und 3 823 Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 1 358 153 Lokomotivnutzkm und 33 751 580 Wagenachskilometer zurückgelegt haben. Befördert wurden 1 562 494 Personen auf 17 855 085 Personenkm und 2 685 661 t Güter auf 32 644 386 tkm.

Aus der nachstehenden Tabelle sind die finanziellen Ergebnisse dieser Schmalspurbahnen zu ersehen:

Lfde. Nr.	Art der Berechnung	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
		im Durchschnitt		
		Mark		
1	Auf das Kilometer Bahnlänge.	5 646 (5 526)	2 854 (2 677)	2 309 (2 310)
2	„ „ Lokomotivnutzkilometer	1,71 (1,73)	0,95 (0,93)	— —
3	„ „ Wagenachskilometer .	6.82 ₰ (6,66 „)	3,05 ₰ (3,75 „)	— —

Die Ausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 55,28 (53,69) und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 44,72 (46,31) bezw. der Prozentsatz des verwendeten Anlagekapitals 3,09 (3,17).

Im Berichtsjahre waren bei den Schmalspurbahnen 344 (209) Angestellte und 600 (380) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 944 (589) Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen 511 653 (498 648) ℳ aufgewendet wurden.

Die finanziellen Ergebnisse der Lambach-Gmundener Bahn haben — wie im Vorjahre — nicht nachgewiesen werden können, da eine Ausscheidung derselben aus den Ergebnissen der betriebsleitenden Verwaltung für sämmtliche Einnahmen und Ausgaben nicht möglich war. H—g.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 47,1 km lange Lokalbahn Somogy-Szobb-Barcs der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche voraussichtlich Ende August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3201 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einfuhr und Verzollung von lebenden Pflanzen in Russland (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3230 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3243 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3250 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zum Protokoll der am 29. Juli d. J. in Dresden abgehaltenen Sitzung des Ausschusses (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3255 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3262 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eröffnungen von Stationen.

Die im Direktionsbezirk Elberfeld, an der Bahnstrecke Hagen-Siegen belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Lehnhausen wird am 15. d. Mts. auch für den Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Im Direktionsbezirk Erfurt sind die bisher nur für die Abfertigung von Personen eingerichteten, an der Strecke

Naumburg - Artern gelegenen Haltestellen Kirchscheidungen und Balgstädt, sowie der Haltepunkt Kleinjena am 1. d. Mts. auch für die direkte Abfertigung von Reisegepäck eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Kirchhorsten über Obernkirchen nach Rinteln beauftragt worden.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Am 1. d. Mts. waren 25 Jahre seit Eröffnung der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg verflossen.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1889/90 einschl. eines Uebertrages von 1 473 *M.* zusammen 233 688 *M.* Verausgabt wurden 152 223 *M.*; mithin verbleibt ein Ueberschuss von 81 465 *M.* Nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in den Erneuerungs- und in den Reservefonds (einschl. jedoch eines Zuschusses von 10 814 *M.* seitens des Betriebsführers) ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 78 649 *M.*, welcher wie folgt verwendet ist: $4^1/_2$ % Dividende auf 1 175 000 *M.* Stammaktien Lit. A 52 875 *M.*; 4 % Zinsen von 500 000 *M.* Anleihe 17 611 *M.*; Tilgung derselben 2 187 *M.*; Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 2 644 *M.* und Eisenbahnsteuer 1 356 *M.*, während der Rest von 1 976 *M.* auf neue Rechnung übertragen ist.

Werrabahn.

Die Gesellschaft hat die Konzession zur Vornahme der Vorarbeiten für die in der Generalversammlung vom 10. Mai d. J. beschlossene Linie Coburg-Rodach erhalten. Für diesen Bau will bekanntlich Coburg 460 000 *M.* bewilligen, während die Gesellschaft ihrerseits nur 331 000 *M.* dazu verwenden wird.

Boizenburger Hafenbahn.

Am 1. d. Mts. erfolgte die Abnahme der neu erbauten Hafenbahn, welche für den Güterverkehr schon vor einiger Zeit dem Betriebe übergeben worden ist.

Kurierzug-Verbindung Berlin-Paris.

Zwischen den Eisenbahnverwaltungen Frankreichs, Belgiens und Deutschlands ist, dem Vernehmen nach, soeben ein Einverständniss bezüglich Herstellung einer Kurierzug-Verbindung Berlin-Paris erzielt worden, durch welche sowohl der Personen- als der Postverkehr eine namhafte Beschleunigung erfährt. Danach wird der in Paris bisher um 8 Uhr Abends abgelassene Eilzug künftig um 9 Uhr 25 Min. abgehen und in Köln rechtzeitig eintreffen, um den Anschluss an den 7 Uhr 40 Min. früh von dort nach Berlin gehenden Zug zu erreichen. Die Ankunft in Berlin (Potsdamer Bahnhof) erfolgt um 5 Uhr 55 Min. Abends, und zwar über Hildesheim-Magdeburg-Potsdam. Die Strecke Berlin-Paris wird mithin künftig in $20^1/_2$ Stunden, statt wie jetzt in $24^1/_4$ Stunden zurückgelegt werden.

Seitens der Französischen und der Deutschen Eisenbahnverwaltungen wurde der Wunsch gehegt, den neuen Zug mit dem 10. d. Mts. ins Leben treten zu lassen. Die Belgische Verwaltung dagegen sprach sich dafür aus, dass derselbe erst mit dem 1. Oktober d. Js. in den Fahrplan aufgenommen werden möge. Es wird indess noch darüber verhandelt, diesen Aufschub, durch welchen gerade in der gegenwärtigen Reisezeit dem Verkehr eine lästige Fessel angelegt werden würde, zu beseitigen.

Tragfähigkeit der Güterwagen.

Die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen hat neuerdings den Umbau von Güterwagen mit der üblichen Tragfähigkeit von 10 000 kg in solche mit höherem Ladegewicht angeordnet. Die umzubauenden Wagen sind namentlich für den Güterdienst zu Mannheim bestimmt.

Selbstthätige Signalvorrichtung zur Verhütung von Eisenbahnunfällen.

Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen liegt eine von Kammermeyer und Ott erfundene selbstthätige Signalvorrichtung zur Verhütung von Eisenbahnunfällen zur Prüfung vor. Die Vorrichtung soll den Führer einer auf Eisenbahnschienen sich fortbewegenden Maschine, eines Zuges oder einzelner Wagen beim Verlassen einer Station selbstthätig sofort in Kenntniss setzen, wenn auf demselben Geleise eine zweite Maschine der ersteren entgegenkommt, so dass durch rechtzeitiges Verlassen des Geleises ein Zusammenstoss vermieden werden kann. Andererseits wird durch die Vorrichtung der Abgangsstation die Einfahrt auf der nächstgelegenen Station selbstthätig gemeldet und dadurch das Auffahren zweier Züge verhindert. Durch die Anwendung dieser Signalvorrichtung soll ausserdem ermöglicht werden, dass zweigeleisige Bahnen im Bedarfsfalle z. B. bei einer Mobilmachung, ohne Beeinträchtigung der Fahrsicherheit als je zwei eingeleisige Bahnen benutzt werden können, wodurch die kostspielige Anlage dritter und vierter Geleise entbehrlich gemacht wird.

Festtage im Sinne des Betriebsreglements.

Zufolge einer Verfügung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vom 18. Juni d. J. haben als „Festtage“ im Sinne der Bestimmungen des Betriebsreglements über die Beförderung von Gütern alle diejenigen Tage zu gelten, welche sowohl von den politischen als auch von den kirchlichen Behörden eines Ortes oder darüber hinausgehenden grösseren Bezirkes übereinstimmend als Festtag anerkannt und von den Einwohnern, unter Vermeidung von knechtlicher Arbeit, wie ein Sonntag gefeiert zu werden pflegen. Hiernach ist von Fall zu Fall, nach Maassgabe der jeweiligen örtlichen Verhältnisse, zu entscheiden.

Hamburgs Schifffahrt im Jahre 1889.

Nach den vom Hamburgischen handelsstatistischen Büreau zusammengestellten tabellarischen Uebersichten des Hamburgischen Handels usw. stellt sich der Verkehr, verglichen mit dem Vorjahre, wie die „Voss. Ztg.“ mittheilt, folgendermaassen:

a) Seeschifffahrt.

	1889		1888	
	Schiffe	Reg.-Tonnen	Schiffe	Reg.-Tonnen
angekommen sind . . .	8 079	4 809 892	7 524	4 355 511
darunter Dampfer . .	5 772	4 206 413	5 214	3 721 694
Segler . . .	2 307	603 479	2 310	633 817
abgegangen sind	8 079	4 826 906	7 517	4 347 723
darunter Dampfer . .	5 755	4 201 834	5 215	3 716 265
Segler . . .	2 324	625 072	2 302	631 458

Die Dampfschifffahrt hat hiernach einen bedeutenden Aufschwung zu Ungunsten der Segelschifffahrt zu verzeichnen, und zwar stellt sich 1889 das Prozentverhältniss 71,4 : 28,6 gegen 69,3 : 30,7 im Vorjahre bei den angekommenen, 71,2 : 28,8 gegen 69,4 : 30,6 bei den abgegangenen Seeschiffen. Von den Vereinigten Staaten kamen 183 Dampfer, dahin gingen ab 189. — Der erste Dampfer, welcher in den Hamburger Hafen einlief, war das Hamburger Dampfschiff „Lady of the Lake“, Kapitän A. W. Coock, das am 17. Juni 1816 von England ankam; die erste regelmässige Passagierfahrt datirt aus dem Jahre 1825, in welchem der Englische Dampfer „Hylton Joliffe“ und der Holländische Dampfer „Onderneeming“ zusammen 12 Reisen mit Reisenden zwischen London bezw. Amsterdam und Hamburg machten. Der erste Kohlendampfer war der Englische „William the Fourth“, der im Jahre 1836 von Hull mit Steinkohlen in den Hamburger Hafen einlief. Die Hamburger Seeschiffsrhederei verfügte in 1889 über 537 Schiffe mit 464 782 Reg.-Tonnen (darunter 271 Dampfer mit 308 718 Reg.-Tonnen) gegen 501 Schiffe mit 384 310 Reg.-Tonnen (Dampfer 230 mit 237 327 Reg.-Tonnen) in 1888. Die Besatzung belief sich 1889 auf 11 453 (1888: 9 688) Mann.

b) Flussschifffahrt.

	1889		1888	
	Schiffe	t	Schiffe	t
Von der Oberelbe angekommen sind	12 385	2 349 527	10 812	2 006 968
Menge der ausgeladenen Güter . . .	—	1 569 702	—	1 579 285
Nach der Oberelbe abgegangen sind	12 423	2 376 757	10 467	1 929 944
Menge der eingeladenen Güter . . .	—	1 674 213	—	1 223 280

Den Hauptantheil an der Flussschifffahrt hatten Berlin und Magdeburg.

Es kamen im Jahre 1889:
von Berlin . . . . 875 Schiffe mit 91 185 t Güter
„ Magdeburg . . . . . 1 112 „ „ 265 655 „ „
Es gingen im Jahre 1889:
nach Berlin . . . . . . 2 155 „ „ 348 686 „ „
„ Magdeburg . . . . . 1 223 „ „ 309 799 „ „

Der Bestand der Hamburgischen Flussschiffe stellte sich Anfang 1890 auf 4 734.

Deutschlands Rhederei.

Wie seit einer Reihe von Jahren überhaupt, so ist auch im vorigen Jahre wieder die Zahl der Deutschen Seeschiffe zurückgegangen. Im Jahre 1880 gab es noch 4 777 Seeschiffe, am 1. Januar 1889 wurden nur noch 3 635 gezählt und am 1. Januar 1890 war die Zahl auf 3 594 gesunken. Der Grund hierfür liegt bekanntlich in der fortwährenden Abnahme der Segelschiffe mit geringerem und der Zunahme der Dampfschiffe mit höherem Raumgehalt; aus dem Sinken der Gesammtzahl der Seeschiffe kann daher keineswegs auf ein Sinken der Seeschifffahrt geschlossen werden. Im Gegensatz zu der Abnahme der Zahl der Schiffe hat denn auch der Gesammtumfang des Rein-Raumgehalts fortdauernd zugenommen. Derselbe umfasste 1880 1 171 286 Registertonnen gegen 1 283 894 am 1. Januar 1889 und 1 320 721 Registertonnen am 1. Januar 1890. Die Zahl der Segelschiffe betrug 1880 4 403, 1889 2 885, 1890 2 779, die Zahl der Dampfschiffe 374 im Jahre 1880, 750 im Jahre 1889 und 815 im Jahre 1890. Da die Segelschiffe eine stärkere Bedienung erfordern als die Dampfschiffe, so ist auch die Zahl der regelmässigen Besatzung im allgemeinen in Abnahme begriffen; jedoch zeigen sich hier bisweilen Schwankungen, so dass die Zahl in einem Jahre mitunter gegen das Vorjahr vorübergehend wieder steigt. So war die Zahl vom Jahre 1880 bis zum 1. Januar 1889 von 40 289 bis auf 36 258 gesunken, jedoch am 1. Januar 1890 wieder auf 37 857 gestiegen. Im Ostseegebiet betrug im Jahre 1880 die Zahl der Segelschiffe 1810, 1889 921, 1890 890, die Zahl der Dampfschiffe 1880 179, 1889 342, 1890 355, der Rein-Raumgehalt sämmtlicher Seeschiffe im Ostseegebiet im Jahre 1880 447 556, 1889 325 677, 1890 329 722 Registertonnen. Dagegen wurden im Nordseegebiet gezählt 1880 2 593 Segelschiffe, 1889 1 964, 1890 1 889, ferner 1880 195, 1889 408, 1890 460 Dampfschiffe; die gesammten Seeschiffe enthielten im Nordseegebiete 1880 723 730, 1889 908 217 und 1890 990 999 Registertonnen.

Ein- und Ausfuhr im ersten Halbjahr 1890.

Das Juniheft des Jahrganges 1890 der „Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs" veröffentlicht den Ausweis über den auswärtigen Handel des Deutschen Zollgebiets im ersten Halbjahr 1890.

Eine Zunahme um mehr als das Doppelte zeigt sich bei der Einfuhr von Roheisen (2 139 724 gegen 1 011 992 Doppelcentner im Vorjahr), wobei namentlich der Mehrbezug aus Frankreich — 287 863 D.-Ctr. gegen nur 8 077 D.-Ctr. im Vorjahr — bemerkenswerth erscheint.

Von den Erzeugnissen des Eisengewerbes weist die Mehrzahl wieder einen Rückgang in der Ausfuhr auf, namentlich das Stabeisen (539 548 gegen 905 738 D.-Ctr. i. V.) und der Eisendraht (555 437 gegen 860 284 D.-Ctr. i. V.), wogegen die Ausfuhr von Eisenbahnmaterial (Schienen, Laschen, Federn, Achsen, Räder usw.) und groben Eisenwaaren etwas gestiegen ist, wie auch die von Maschinen.

Düsseldorfer Elektrizitätswerke.

In einer kürzlich stattgehabten Stadtverordnetensitzung in Düsseldorf soll die Errichtung des geplanten Elektrizitätswerkes unter Verwendung von Gleichstrom und Akkumulatoren auf dem Grundstück der neuen Gasanstalt, mit zwei Unterstationen in der Bleichstrasse und Grünstrasse, jedoch mit der Maassgabe beschlossen worden sein, dass mit der Durchführung des Netzes dem Bedürfnisse entsprechend und unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen der Gesammtanlage vorgegangen werde. Der Kostenaufwand für das Elektrizitätswerk wurde auf 2 000 000 ℳ festgesetzt, über deren Beschaffung noch Beschluss gefasst werden wird. Die Ausführung des Unternehmens wurde nach einem längeren Vortrage des Prof. Dr. Kittler aus Darmstadt, der als Sachverständiger zur Begutachtung zugezogen war, der Firma Schuckert & Cie in Nürnberg übertragen.

Internationale Fahrplankonferenz.

Den Spezialprotokollen über die in Stuttgart stattgehabte internationale Eisenbahn-Winterfahrplankonferenz für 1890/91 — über welche wir bereits in Nr. 45 S. 457, Nr. 47 S. 476 und Nr. 56 S. 559 d. Ztg. berichteten — entnehmen wir folgendes:

Es soll eine neue durchgehende Verbindung mit IV. Klasse von Magdeburg über Zerbst nach Leipzig hergestellt werden. — Der Plan, eine neue beschleunigte Schnellzugverbindung zwischen München und Hamburg herzustellen, hat sich für die Linie Gemünden - Elm als undurchführbar erwiesen. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover hatte verlangt, dass der neue Schnellzug auf der Süddeutschen Strecke Nachts gefahren werde, weil nicht von Göttingen nach Hamburg innerhalb 4 Stunden 3 Schnellzüge verkehren könnten. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. erklärte dagegen, dass sie vorläufig auf der Linie Elm-Gemünden überhaupt keinen Nachtschnellzug fahren könne, und zwar wegen fehlenden Materials und mangelnden Nachtdienstes. Dagegen sollen die neuen Schnellzüge auf der Strecke über Hof-Leipzig-Bitterfeld-Zerbst-Magdeburg befördert werden. Die Abfahrt in München erfolgt Nachmittags 5 Uhr 30 Min., die Ankunft in Hamburg Vormittags 10 Uhr, die Abfahrt in Hamburg Abends 6 Uhr 45 Min., die Ankunft in München Vormittags 10 Uhr 58 Min., so dass die Fahrtdauer zwischen beiden Städten auf 16¼ bis 16½ Stunden herabgesetzt wird. Durch diese neue Schnellzugverbindung werden äusserst günstige Anschlüsse nach und von der Schweiz und Italien, sowie durch Mecklenburg nach Dänemark und Schweden gewonnen; ausserdem wird die Verbesserung der Verbindung der hauptsächlichsten Sächsischen Industriebezirke mit Hamburg erreicht. Der Anschluss in Bitterfeld wurde deshalb gewählt, um die lästige Ueberführung der Reisenden in Leipzig mittelst Omnibus zur Nachtzeit zu umgehen. Zwischen Leipzig und Hamburg wird jedenfalls die III. Wagenklasse eingestellt werden. Uebrigens soll die neue Verbindung noch in diesem Sommer ins Leben treten. — Die Verwaltung der Gotthardbahn wird die Stellung von Durchgangswagen nach dem Interkommunikationssystem für folgende Linien übernehmen: 1. Köln-Mailand über Strassburg, gemischte Wagen I. und II. Klasse, in den Nachtschnellzügen über den Gotthard; 2. Paris-Mailand, Wagen I. Klasse, in den Tagesexpresszügen über den Gotthard. Die noch zu bauenden Wagen werden mit Abort und Toilette versehen, für Gasbeleuchtung und Dampfheizung eingerichtet und mit der automatischen und nichtautomatischen Westinghousebremse ausgerüstet. Sämmtliche Sitze sollen in Schlafstellen verwandelt werden können. Der gemischte Wagen enthält zwei Abtheilungen mit zusammen 9 Plätzen I. Klasse und seitlichem Gang, ferner 2 Kupees mit 16 Plätzen II. Klasse und mittlerem Gang. Sämmtliche betheiligten Schweizerischen, Deutschen, Belgischen und Französischen Verwaltungen wünschen die Beibehaltung der beschleunigten Anschlusszüge von Chiasso nach Mailand an die Gotthardbahnexpresszüge. — Die Verwaltung der Mecklenburgischen Bahnen wünschte die Ueberholung des Personenzugs Nr. 60 Berlin-Hamburg durch den Schnellzug Nr. 4 im Winter nicht, wie jetzt, in Wittenberge, sondern in Ludwigslust oder Hagenow. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona erklärte sich bereit, den genannten Personenzug Nr. 60 zum schnellfahrenden Personenzuge auszubilden, welcher in Berlin 5 Minuten später abgehe und in Ludwigslust etwa eine halbe Stunde früher als jetzt eintreffen soll. Der Schnellzug Nr. 4 wird ebenfalls beschleunigt, so dass den Verkehrsinteressen zwischen Berlin und den Mecklenburgischen Stationen hinsichtlich der Nachmittagsverbindung Rechnung getragen sei. — Der Antrag, den Verkehr des Orientexpresszugs Paris-Giurgewo in der Zeit vom 1. Dezember bis 31. März auf die Strecke Paris-Bukarest zu beschränken, wurde abgelehnt.

Aus Frankreich.

Die Eisenbahnen Frankreichs.

Nach den auf amtlichen Quellen des Französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beruhenden Mittheilungen des „Archivs für Eisenbahnwesen" hatte das gesammte im Betrieb befindliche Eisenbahnnetz Frankreichs Ende 1888 eine Länge von 35 263 km.

Auf die Eisenbahnen, welche dem Staat gehören oder an ihn zurückfallen müssen, kamen davon 32 876 km, und zwar hatten die Französischen Staatsbahnen am 31. Dezember 1888 eine Länge von 2 468 km, die konzessionirten Bahnen eine solche von 30 181 km, die nicht konzessionirten eine solche von 227 km.

Die Linien lokaler Bedeutung umfassten 2 387 km.

Von den „konzessionirten" Eisenbahnen, d. h. denjenigen Unternehmungen, welche nach Ablauf der Konzessionszeit in den Besitz des Staates übergehen, hatte die Nordbahn Ende 1888 eine Länge von 3 240 km, die Ostbahn 4 197 km, die Westbahn 4 617 km, die Paris-Orléansbahn 5 973 km, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 8 060 km, die Südbahn 2 896 km, die Pariser Gürtelbahn (rechtes Seineufer) 17 km, die Grosse Pariser Gürtelbahn 110 km, die Linien verschiedener anderer Gesellschaften zusammen 840 km und die vorhandenen Industrie- und sonstigen Bahnen eine Länge von 231 km.

Die mittlere Betriebslänge des Staatsbahnnetzes war 2 597 km. Die Betriebseinnahmen betrugen 34 209 989 Frcs., die Betriebsausgaben 26 583 229 Frcs., der Reinertrag 7 626 760 Frcs. Für 1 km Betriebslänge stellte sich der mittlere Reinertrag auf 2 936,76 Frcs.

Von der Einnahme kamen auf den Personenverkehr 34,76 %, auf den Gepäckverkehr 9,07 %, auf den Frachtverkehr 55,18 % und auf sonstige Einnahmen 0,99 %.

Infolge der übernommenen Zinsbürgschaft hatte der Französische Staat im Jahre 1888 für die grossen Eisenbahngesellschaften an Zinszuschüssen zu zahlen: für die Ostbahn-Gesellschaft 10 339 132 Frcs. (gegen 12,4 Millionen im Jahre 1887 und

11,0 Millionen im Jahre 1886), die Westbahn-Gesellschaft 11 742 731 Frcs. (gegen 10,5 bezw. 13,4 Millionen), die Paris-Orléansbahn-Gesellschaft 16 222 859 Frcs. (gegen 16,7 bezw. 19,5 Millionen), die Südbahn-Gesellschaft 12 032 339 Frcs. (gegen 12,2 bezw. 15,6 Millionen). Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft zahlte 1888 1 003 583 Frcs. zurück; die Staatszuschüsse für die vorhergehenden Jahre betrugen 3,07 bezw. 11,18 Millionen Francs.

Im Jahre 1889 betrug, einer Uebersicht im „Journal officiel" zufolge, die durchschnittliche Betriebslänge der Staatsbahnen 2 624 km; die Einnahmen berechneten sich auf 35 556 023 Frcs. (1 346 034 Frcs. mehr als in 1888) oder für das Kilometer auf 13 550 Frcs. (+ 2,86 %).

Die Bahnnetze der grossen Gesellschaften hatten eine durchschnittliche Gesammt-Betriebslänge von 29 783 km; ihre Einnahmen bezifferten sich insgesammt auf 1 088 964 665 Frcs. (79 498 552 Frcs. höher als 1888) oder für das Kilometer 36 563 Francs (5,72 % höher). Die grösste Betriebslänge (8 024 km) und die höchste Einnahmeziffer (345 524 569 Frcs., für das Kilometer 43 061 Frcs.) erzielte die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Im Verhältniss zur Betriebslänge haben die höchsten Einnahmeziffern die Pariser Gürtelbahnen aufzuweisen, nämlich die auf dem rechten Ufer der Seine belegene Gürtelbahn bei 20 km Betriebslänge 5 169 102 Frcs., d. s. 258 455 Frcs. für das Kilometer und die auf dem linken Ufer belegene bei 12 km Betriebslänge 1 744 893 Frcs. oder 145 408 Frcs. für das Kilometer.

Verschiedene andere Gesellschaften mit einer Betriebslänge von insgesammt 375 km hatten zusammen eine Einnahme von 6 698 926 Frcs. (509 649 Frcs. mehr als in 1888) oder 17 864 Frcs. für das Kilometer, während die nicht konzessionirten Bahnen, mit 259 km Betriebslänge, 947 785 Frcs. Einnahme = 322 757 Frcs. mehr oder 3 659 Frcs. für das Kilometer erzielten.

Der Fernsprecher Paris-London.

Die zwischen Paris und Calais (290 km) angestellten Fernsprechversuche haben, wie das „Journal des Tarifs" meldet, einen vollständigen Erfolg gehabt. Die Drähte werden nun mit dem Kabel Calais-Dover verbunden, wodurch Paris direkt mit London wird sprechen können. Für den wahrscheinlichen Fall, dass die Kabeldrähte als ungenügend sich erweisen sollten, wird ein neues, ausschliesslich für den Fernsprechdienst Paris-London bestimmtes Kabel gelegt werden, wie auch schon jetzt der Kupferdraht Paris-Calais nur dem Fernsprecher dient.

Viehzölle in Frankreich.

In einer der Sitzungen des Obersten Landwirthschaftsrathes in Paris wurde, nach dem „H.-M.", der Beschluss gefasst, dass künftig die Zölle auf Vieh nicht nach der Stückzahl, sondern nach dem Gewicht bestimmt werden sollen. Es wurden folgende Zollsätze vorgeschlagen: Ochsen 8 Frcs., Stiere 8 Frcs., Kälber 8 Frcs. für 100 kg; junge Ochsen und junge Stiere 12 Frcs. für das Stück; Schweine 6 Frcs. für 100 kg; Spanferkel 1,50 Frcs. für das Stück. Fleisch, und zwar Rindfleisch 16 Frcs., Schweinefleisch 12 Frcs. für 100 kg. Eier 10 Frcs., Geflügel 10 Frcs. für 100 kg. Die Zölle auf Schafe wurden noch nicht festgestellt.

Die Kanadische Ueberlandbahn im Jahre 1889.

(Schluss aus Nr. 62.)

Die gepachtete Atlantic- und Nordwestbahn, welche Montreal und die Seeprovinzen verbindet, ist am 3. Juni 1889 dem Betriebe übergeben worden; wenn sich auch der Verkehr bereits in grossartiger Weise entwickelt hat, so würde es noch mehr der Fall gewesen sein, wenn nicht die Mitwirkung der (staatlichen) Interkolonial-Eisenbahn, welche mit Halifax und anderen Orten Neu-Schottlands sowie des Ostens von Neu-Braunschweig in Verbindung steht, unterblieben wäre, doch wird diese Schwierigkeit nach Ansicht der Verwaltung bald auf befriedigende Weise gelöst sein.

Zum gleichen Zeitpunkt ist auch der Verkehr auf der Sault-St. Marie, St. Paul und Minneapolis-Eisenbahn und einige Wochen später auf der die eben genannte Linie gleichfalls mit Sault-St. Marie verbindenden Duluth, South Shore und Atlantic-Eisenbahn eröffnet worden. Der Wechselverkehr zwischen diesen beiden Linien der Vereinigten Staaten hat bereits einen solchen Maassstab angenommen, dass die auf deren Zustandekommen gesetzten Hoffnungen mehr als verwirklicht werden dürften; die Verwaltung beabsichtigt daher bei der Wichtigkeit der Verbindung dieser beiden Linien Maassnahmen zu treffen, welche die Interessen der Pacificbahn dauernd sicher stellen. Von Bedeutung ist in dieser Beziehung die Verlängerung des Ontario und Quebecnetzes von London in Ontario bis Windsor und Detroit, welche bereits vollendet ist und Ende Mai d. J. dem Betriebe übergeben werden sollte; ein grosser Stahldampfer, welcher die Züge über den Detroitfluss befördern soll, ist vollendet und ein zweiter im Bau. Die Pacific-Eisenbahngesellschaft hat ferner die Verbindung der Wabash, Flint und Père Marquette-Eisenbahn mit der Detroit Lansing und Northern-Eisenbahn durch Einführung in einen im besten Theile der Stadt Detroit gelegenen prächtigen Bahnhof bewirkt und dadurch — Dank dem ausgedehnten Netze der Wabash-Eisenbahn — die so lange gewünschte direkte Verbindung mit Chicago, St. Louis und anderen Städten des Westens und Südwestens der Vereinigten Staaten hergestellt; die Verbindung mit den zusammen 950 Meilen umfassenden beiden oben genannten Bahnen von Michigan wird daher von hervorragender Wichtigkeit sein.

Im Laufe des Berichtsjahres ist mit dem Bau einer 185 Meilen langen Linie begonnen worden, welche von der Hauptlinie in der Nähe von Brandon abzweigt und längs des Sourisflusses nach Südwesten verläuft, wodurch eine schöne und gut angebaute Gegend, welche schon lange unter dem Mangel an Verkehrsverbindungen gelitten hat, erschlossen wird. Von dieser Zweigbahn, für welche eine staatliche Beihilfe von 6 400 Acker für die Meile bewilligt wurde, ist der Unterbau auf 65 Meilen vollendet und die Schienen sind auf 17 Meilen bis zum Dorfe Souris verlegt; im Laufe des Jahres 1890 wird die Bahn soweit fertiggestellt werden, wie jetzt der Unterbau vollendet ist.

Die Zweigbahn der Manitoba Südwestbahn nach Barnsley ist auf eine Länge von 6 Meilen bis Carman vollendet; die Baugelder für diese und die vorgenannte Zweigbahn sind bisher aus den allgemeinen Beständen der Gesellschaft bestritten worden.

Die Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaft Qu'Appelle, Long Lake und Saskatchewan hat im Jahre 1889 ihre Linie bis auf 150 Meilen nordwestlich von Regina vollendet und wird sie im laufenden Jahre um fernere 100 Meilen bis Prince Albert am nördlichen Saskatchewan verlängern. Diese Bahn durchzieht eine fruchtbare Gegend, verbindet die schiffbaren Wasserläufe des südlichen und nördlichen Saskatchewan und endet bei den am Zusammenfluss dieser beiden Flüsse gelegenen gewerblichen Anlagen, so dass die Hoffnung nicht unbegründet ist, sie werde der Pacificbahn einen bedeutenden Verkehr zuführen Die Verwaltung der letzteren hat daher die genannte Linie für 6 Jahre in Betrieb genommen, ohne Pacht bezahlen zu müssen, und sich nach Ablauf dieser Frist das Ankaufsrecht gesichert.

Ebenso beabsichtigt man, die Calgary und Edmonton Eisenbahn für denselben Zeitraum und unter den gleichen Bedingungen in Pacht zu nehmen; im laufenden Jahre werden voraussichtlich etwa 100 Meilen von dieser Bahn vollendet werden, während dieselbe im folgenden Jahre nicht nur Edmonton erreichen, sondern noch weiter nach Süden über Calgary hinaus durch die Weidegegend verlängert werden wird. Diese sowie die vorgenannte Bahn sind von hervorragender Wichtigkeit für die Pacificbahn, weil dieselben ein weites, der letzteren gehöriges Ländergebiet erschliessen, welches jetzt wegen seiner Abgelegenheit kaum von Werth ist.

Um das Eindringen fremder Linien in den mit Edelmetallen und anderen Naturreichthümern gesegneten Bezirk Kootenay in Britisch-Kolumbia zu verhindern, hat sich die Verwaltung auf die Direktion der Kolumbia und Kootenay Eisenbahngesellschaft Einfluss zu verschaffen gewusst und sich mit der Provinzialregierung alsdann dahin verständigt, diese Bahn, für welche die letztere eine Beihilfe von 200 000 Acker Land bewilligt, im laufenden Jahre von der Schifffahrtsstrasse des Kootenaysees bis zu derjenigen des Kolumbiaflusses (etwa 30 Meilen) zu bauen, hierdurch wird eine theils Dampfschiffs-, theils Eisenbahnverbindung von mehr als 250 Meilen geschaffen.

Ferner hat die Verwaltung die Pachtung der 51 Meilen langen Schuswap und Okanagon Eisenbahn gegen Bezahlung von 40 % der Betriebseinnahmen als Pacht eingeleitet; diese Linie soll von dem an der Hauptlinie der Pacificbahn gelegenen Orte Siramous Narrows nach dem Okanagonsee in Britisch-Kolumbia gebaut werden und wird im Verein mit den Dampfern des Okanagonsees eine über 100 Meilen lange Verbindung mit einem wichtigen Bergwerks- und Ackerbaubezirk herstellen. Sowohl diese wie die vorgenannte Bahn haben die Erschliessung des südlich der Pacificbahn gelegenen Theiles von Britisch-Kolumbia zum Zweck.

Im Osten ihres Netzes hat die Verwaltung die Pachtung der Montreal und Western Eisenbahn gegen Bezahlung der gleichen Pacht sich gesichert; diese Linie geht von Saint-Jérôme in der Provinz Quebec aus und durchschneidet in westlicher Richtung eine erz- und holzreiche auch mit fruchtbarem Boden ausgestattete Gegend. Da die Linie eine bedeutende Zufuhrbahn für die Pacificbahn zu werden verspricht, so hat sich letztere auch das Ankaufsrecht für 10 Jahre vorbehalten.

Der Bau der Südwestbahn, welche von der St. Lorenzbrücke bei Montreal ausgehen und die Rom, Watertown

und Ogsdenburg Eisenbahn in oder bei Dundee erreichen soll, ist in Angriff genommen. Da die Pacificbahn auch an dieser Linie Interesse hat, so beabsichtigt sie dieselbe durch Pachtung oder andere geeignete Maassnahmen sicher zu stellen.

Die am 11. Mai 1887 abgehaltene Generalversammlung hatte den Verkauf der 9 Meilen langen Alymer Zweigbahn von Hull nach Alymer beschlossen und durch Gesetz war bestimmt worden, dass diese Linie — unbelastet von der am 25. Juli 1885 aufgenommenen Hypothek — veräussert werden dürfe, dass aber der Verkaufsertrag zur Verbesserung des übrigen von der Hypothek belasteten Eigenthums verwendet werden solle. Seitdem hat man es für vortheilhafter gehalten, den Verkaufsertrag zur Tilgung einer der Hypothek vorangehenden Schuld zu verwenden, wozu ein neuerliches Gesetz die Genehmigung ertheilt hat.

Im Juli 1889 hat die Gesellschaft einen Vertrag mit der Regierung geschlossen, betreffend die Einrichtung einer regelmässigen Dampferverbindung zwischen Vancouver einer- sowie China und Japan andererseits, gegen eine jährliche Beihilfe von 60 000 £. 2 Doppelschrauben-Dampfer I. Klasse befinden sich in den Werkstätten der Naval Construction and Armaments Company in Barrow im Bau und dürften mit Anfang nächsten Jahres in Dienst gestellt werden.

So harmlos sich hiernach auf den ersten Blick auch die Thätigkeit der Verwaltung der Kanadischen Ueberlandbahn ausnimmt, ebenso deutlich erkennt man aber bei genauerer Prüfung, mit welch eifersüchtiger Wachsamkeit sie die Fernhaltung jeden Wettbewerbs von dem von ihr beanspruchten Interessengebiet im Auge hat. Kr.

Erkenntniss des Oberlandesgerichts München.

r. **Nichthaftung der Eisenbahn für Prozesskosten trotz ergangener Streitverkündung, wenn dem im Prozesse unterlegenen Kläger ein unmittelbares selbständiges Klagerecht gegen die Eisenbahn zugestanden wäre.** (Frachtrecht, Selbsthilfeverkauf Art. 343 A. D. H.-G.-B.) Am 3. März 1886 sandte die Firma L. V. in M. einen Wagen Zwiebeln an Firma S. in M., welchen die letztere wegen vertragswidriger Beschaffenheit nicht annahm. Versenderin beauftragte nun die Güterexpedition in M. am 8. März 1886, die Sendung durch einen Gerichtsvollzieher zu versteigern. Die Güterexpedition M. liess jedoch die Versteigerung nicht durch einen Gerichtsvollzieher, sondern durch einen Kommissionär, der seinerseits wieder eine dritte Person beauftragte, durchführen. Es wurde hierbei gegenüber dem Fakturawerth ein Mindererlös von 551 ℳ erzielt. Die hierauf von der Versandfirma gegen die Empfängerin S. auf Ersatz dieses Mindererlöses erhobene Klage wurde durch rechtskräftiges Urtheil des Oberlandesgerichts Nürnberg wegen Fehlerhaftigkeit des hier stattgehabten sogenannten Selbsthilfeverkaufes gemäss Art. 343 des A. D. H.-G.-B. unter Verwerfung der übrigen Einreden der verklagten Firma S. rechtskräftig abgewiesen.

Noch vor Erlass des in dieser Sache ergangenen erstrichterlichen Urtheils hatte die Klagspartei dem Königlich Bayerischen Eisenbahnfiskus den Streit verkündigt, es erfolgte jedoch ein Beitritt desselben im Prozesse nicht. Die mit ihrer Klage gegen die Empfängerin abgewiesene Versenderin L. V. erhob nunmehr gegen den genannten Eisenbahnfiskus Klage auf Erstattung des Verkaufsmindererlöses von 551 ℳ nebst Zinsen, sowie der ihr erwachsenen Kosten des Vorprozesses im Betrage von 600 ℳ.

Mit Theilurtheil vom 9. April 1889 sprach das Landgericht die — vom Beklagten übrigens nicht bestrittene — Verpflichtung zur Zahlung der Hauptsache mit 551 ℳ aus, erkannte hiernächst aber auch hinsichtlich des weiteren, vom Beklagten mangels ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem fehlerhaften Verhalten der Güterexpedition und der stattgehabten Prozessführung bestrittenen klägerischen Kostenersatzforderung nach Klageantrag. Das Gericht gelangte zu diesem Ausspruche in der Erwägung, dass dem Eisenbahnfiskus auf die Streitverkündung hin die Abschneidung des zwischen Absender und Empfänger begonnenen Vorprozesses möglich gewesen, aber auch obgelegen sei, so dass er durch sein Schweigen zur Streitverkündung seine Mandatspflicht verletzt habe, was seine Haftung für die von da ab weiter entstandenen Prozesskosten zur Folge habe.

Die beklagtische Aufstellung:

Klagspartei habe in unentschuldbarem Irrthum (Rechtsirrthum) den bethätigten Verkauf als gültig angesehen und hiernach den Prozess begonnen und durchgeführt, während sie bei richtiger Beurtheilung der Rechtslage sich hätte sofort an den für den fehlerhaften Verkauf verantwortlichen Eisenbahnfiskus halten sollen, fand nicht die Billigung des Gerichts, welches erachtete, dass die Prozessführung der Klägerin keineswegs ganz überflüssig erscheine, da dieselbe habe besorgen müssen, Fiskus werde einwenden, sie hätte vorerst gegen die Empfängerin, Firma S., klagend vorgehen müssen und es liege, wenn auch eine unmittelbare Klage gegen den Eisenbahnfiskus wirklich möglich gewesen wäre, in der Unterlassung derselben ein so geringes Versehen, dass sich beklagter Theil hierauf nicht berufen könne, weil dessen Verschulden das vorwiegende sei. Gerade durch das Verhalten der Güterexpedition sei Klägerin in den hier vorliegenden Rechtsirrthum versetzt worden und ausserdem sei der durch die Streitverkündung auf das Versehen seiner Güterexpedition aufmerksam gemachte Beklagte, zwar nicht wegen des prozessualen Aktes der Litisdenunziation, sondern kraft der im Mandatsverhältnisse zu prästirenden levissima culpa verpflichtet gewesen, richtigen Rath zu ertheilen, wenn nicht sofort den Schaden zu ersetzen und den Prozess abzuschneiden. Sein Schweigen zur Streitverkündung erschien als Verletzung der Mandatspflicht und habe die Haftung für die von da ab weiter entstehenden Prozesskosten nach sich gezogen.

Auf Berufung des beklagten Königlichen Eisenbahnfiskus erkannte das Oberlandesgericht München auf Abweisung der Klage.

Aus folgenden Gründen:

Vom Beklagten wurde anerkannt, dass wegen Ausserachtlassung der Vorschriften des Art. 343 des A. D. H.-G.-B. die Waarenversteigerung vom 10. März 1886 als für Rechnung der mit der Empfangnahme säumigen Klägerin S. geschehen nicht erachtet werden könne, weshalb beklagte Firma S. dem Verkäufer und Absender L. V. für den ungedeckt verbliebenen Theil des Versteigerungserlöses haftbar geworden sei. Streitig hingegen ist die Frage, ob die Entschädigungspflicht des beklagten Fiskus auch auf die Kosten jenes von der Klägerin erfolglos durchgeführten Vorprozesses erstreckt werden könne.

Diese Frage wäre zweifellos im Sinne der Klagspartei bejahend zu entscheiden, wenn es derselben gelungen wäre, das Bestehen eines ursächlichen Zusammenhanges jenes Verschuldens der Güterexpedition mit der Vermögenseinbusse darzuthun, welche der Klägerin durch Zahlung der Kosten jenes Vorprozesses zugegangen ist.

Nach Inhalt der Vorprozessakten bezog sich die damalige Klagspartei bereits in ihrer Klage vom 9. März 1887 auf die von der Güterexpedition M. an die Absendestation ergangene und von dieser sofort zur Kenntniss der Klägerin L. V. gebrachte amtliche Mittheilung vom 12. März 1886 über die zwei Tage vorher stattgehabte Versteigerung.

Durch dieses Aktenstück erhielten die Klagspartei, sowie auch deren Anwalt jedenfalls vor Erhebung der Klage gegen Firma S. verlässige Kunde davon, dass die von der Güterexpedition M. durchgeführte Versteigerung der Vorschrift des Art. 343 des A. D. H.-G.-B. zuwiderlief, indem der fragliche Verkauf, wenn er dem säumigen Gegner präjudiziren sollte, mindestens durch einen zu Versteigerungen befugten Beamten vorzunehmen war, während die mit der Versteigerung betraute Person zweifellos keine der benannten Eigenschaften besass.

Von vornherein musste daher dem von der damaligen Klagspartei aufgestellten Sachwalter klar sein, dass die geschehene Versteigerung die Firma S. nicht verpflichten konnte und demnach für die von ihm vertretene Partei keine Aussicht bestand, mittelst Klagestellung gegen die Firma S. für den Ausfall an dem Versteigerungserlös Deckung zu erhalten.

Der Vermögensnachtheil, welcher der damaligen Klagspartei durch den aussichtslosen Prozess gegen die Firma S. zugegangen ist, wurde ausschliessend herbeigeführt durch die Betretung eines zur Realisirung jenes Ersatzanspruches ungeeigneten Weges, hat daher seinen Grund in dem eigenen Verhalten der Klagepartei, welche schuldhaft unterlassen hat, sich wegen des auftragswidrigen Verfahrens der Güterexpedition M. und der dadurch erlittenen Beschädigung mit ihrem Anspruch direkt an die ersatzpflichtige Eisenbahnverwaltung zu halten.

Hiergegen konnte ein ursachlicher Zusammenhang jenes inkorrekten Verfahrens der Güterexpedition mit dem hier allein noch streitigen Schaden (Kosten des Vorprozesses) nicht festgestellt werden; es stellt sich daher der gegen gedachte Verwaltung in der letzteren Richtung erhobene Ersatzanspruch als hinfällig dar. Diesen Anspruch vermochte Klägerin auch nicht durch den Hinweis auf die von ihr vor der Schlussverhandlung des Vorprozesses an den Königlichen Fiskus bethätigte Streitverkündung zu begründen.

Es ist daher auch nicht zulässig, aus demselben die im Bayerischen Landrecht Th. IV Kap. 3 § 15 Ziff. 6 mit Anmerkungen hierzu Ziff. 8 bestimmten Folgen (Schadloshaltung aus Gewährschaftspflicht) zu Gunsten der Klägerin abzuleiten.

Demzufolge war bezüglich des noch streitigen Betrages von 600 ℳ die Klage als unbegründet abzuweisen.

(Erk. des I. Civilsenats des Kgl. Oberlandesger. München vom 13. Nov. 1889.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Regierungsrath Schwabach, bisher in Aachen, nach Köln behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst, der Eisenbahn-Maschineninspektor Meyer, bisher in Berlin, als Vorsteher des Materialienbüreaus an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, die Eisenbahn-Bauinspektoren: Becker, bisher in Köln (Nippes), als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Crefeld, Cordes, bisher in Elberfeld, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin, Mayr, bisher in Elberfeld, an die Hauptwerkstätte in Köln (Nippes), Wilhelm, bisher in Magdeburg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Berlin-Magdeburg) in Berlin, die Eisenbahn-Telegrapheninspektoren: Seeliger, bisher in Altona, nach Magdeburg, Schultze, bisher in Magdeburg, nach Altona.

Pensionirt ist der Regierungs- und Baurath Melchiors, zuletzt Direktor des Betriebsamts in Harburg.

Gestorben sind der Regierungs- und Baurath Albrecht Sperl, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Betriebsamte in Königsberg i. Pr. und die Eisenbahn-Maschineninspektoren Geitel, ständiger Hilfsarbeiter beim Betriebsamt in Erfurt, und Olfenius, Vorstand der Hauptwerkstätte in Halle a. S.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ausnahmetarif B vom 1. August 1890 für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) In unserer, die Einführung des obigen Tarifs betreffenden Bekanntmachung vom 24. v. Mts. ist als Tag der Aufhebung der seitherigen billigeren Frachtsätze anstatt des 12. Septembers irrthümlich der 12. August d. J. angegeben.

Köln, den 6. August 1890. (1763)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecken Bernburg-Calbe a. S. (Stadt) und Jerxheim-Nienhagen. Am 15. August d. J. werden die dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte, Magdeburg-Halberstadt, hierselbst unterstellten Bahnstrecken Bernburg-Calbe a. S. (Stadt) mit der Station Nienburg a. d. Saale und Jerxheim-Nienhagen mit den Stationen Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt, Halberstadt, Eilenstedt, Schwanebeck und Vogelsdorf dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von und nach den neuen Stationen Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt, Eilenstedt und Nienburg a. d. Saale, sowie Schwanebeck findet unbeschränkte Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, von und nach Vogelsdorf dagegen nur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren statt. Die Preistafeln für den Personenverkehr hängen auf den Stationen aus.

Die der Frachtberechnung für Güter- und Vieh- etc. Sendungen im Verkehr der neuen Stationen unter sich und mit den übrigen diesseitigen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem am 1. Juli d. J. eingeführten Nachtrag 1 zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. April d. J. enthalten.

Der Fahrplan für die neuen Strecken wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Magdeburg, den 30. Juli 1890. (1764)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Wolkenbrüche auf der Strecke Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt (zwischen Erlabrunn und Breitenhof) ist der Güterverkehr nach und von Erlabrunn und Johanngeorgenstadt bis auf weiteres eingestellt worden. — Die Personenbeförderung daselbst wird vom 14. d. Mts. ab durch Umsteigen vermittelt werden.

Dresden, den 11. August 1890. (1765)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Einsturzes eines gewölbten Objektes zwischen der Station Blowitz und Nezvestic ist der Gesammtverkehr in der Strecke Pilsen-Horazdovic vom 5. d. Mts. auf cirka 8—10 Tage unterbrochen.

Wien, am 7. August 1890. (1766)

4. Güterverkehr.

Am 15. August 1890 wird die an der Bahnstrecke von Hagen nach Siegen belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Lenhausen auch für den Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung für den Gesammtverkehr wird zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk der Nachtrag X herausgegeben, welcher die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen enthält. Gleichzeitig werden auch im Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze nach und von der Haltestelle Lenhausen eingeführt.

Elberfeld, den 5. August 1890. (1767)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Verkehr. Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin II, 8. August 1890. (1768)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. In den Tarifheften CI, DI und EI vom 1. Juli d. J. sind einige Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn, Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der Main-Neckarbahn und Ludwigshafen a/Rhein der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits berichtigt worden.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 22. September d. J. in Geltung.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 22. September d. J. ab der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 8 b (Eisen des Spezialtarifs II) Mülheim a. d. Ruhr Rh-Singen von 1,90 ℳ auf 1,92 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 8. August 1890. (1769)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft III F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln linksrh. und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen) ist mit Gültigkeit vom 15. August l. J. der IV. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für gewisse Düngemittel im Verkehre mit Neunkirchen und für Eisen und Stahl etc. im Verkehre mit Stromberger Neuhütte und mit St. Fiden.

Die Abgabe dieses Nachtrages erfolgt kostenfrei.

Karlsruhe, den 8. August 1890. (1770)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Der im Heft 9 des Verbands-Gütertarifs (Badisch - Hessischer Verkehr) vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 23 (für Steine usw.) findet mit Wirkung vom 1. Oktober 1890 ab, rücksichtlich des Verkehrs mit den auf Preussischem Gebiete gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, nur noch auf Steine, wie in der allgemeinen Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I unter Spezialtarif III genannt, Anwendung.

Karlsruhe, den 7. August 1890. (1771)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Thüringisch - Bayerischer Eisenbahn-Verband. Durch den am 15. August d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XXV gelangen abgeänderte Tarifkilometer für die Stationen Eger und Franzensbad, sowie Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlenbriquets von Deuben bei Zeitz und Theissen zur Einführung. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 8. August 1890. (1772)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Italienischer Verband. Am 1. August d. J. ist zum Lebensmittel-Ausnahmetarif Italien-England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland vom 1. April 1888 ein Nachtrag II in Kraft getreten. Die auf Seite 22 desselben enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Hamburg H. haben jedoch erst vom 1. September 1890 ab Gültigkeit.

Der Nachtrag wird von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 1. August 1890. (1773)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im Verkehr zwischen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Lübeck und Stettin einerseits und der Bayerischen Station Vilshofen andererseits finden vom 15. d. Mts. an direkte Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum und Naphta Anwendung, über deren Höhe die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 6. August 1890. (1774)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe des Nachtrags 11 zu Tarifheft 4.) Am 1. September d. J. tritt zu dem Heft 4 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband der 11. Nachtrag in Kraft, welcher anderweite Ausnahmesätze für getrocknetes und gedörrtes Obst für einzelne Ungarische Stationen und einen neuen Ausnahmetarif für frisches Obst (Aepfel, Birnen etc.) unverpackt in Wagenladungen von mindestens 10000 kg enthält.

Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 7. August 1890. (1775)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. In den Nachträgen III und bezw. IV zu dem Ausnahmetarif vom 15. Oktober 1887 für Steinkohlen, Briquets und Koks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linien) wird der Frachtsatz von kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht) bis zum Schnittpunkt (im Nachtrag IV nur bis Schnittpunkt B) mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab wie folgt erhöht:

für den Kursstand der Oesterr. Banknoten
von 155/160 von 35,1 auf 35,8 kr.
„ 160/165 „ 34,0 „ 34,6 „
„ 165/170 „ 33,0 „ 33,6 „
„ 170/175 „ 32,0 „ 32,7 „

Breslau, den 9. August 1890. (1776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. Lokal-Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 22. April 1887, betreffend Frachtermässigung für Eisenerze nach Zwickau, festgesetzte Jahres-Mindestmenge von 20000 t wird auf 10000 t ermässigt.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf weiteres, kann aber von Jahr zu Jahr widerrufen werden.

Dresden, den 7. August 1890. (1777)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. d. Planitz.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Sendungen lebender Fische von Güstrow nach Chemnitz und Crimmitschau werden vom 15. d. Mts. an bei entsprechender Frachtbriefvorschrift auch über Kleinen-Ludwigslust-Wittenberge-Halle-Leipzig befördert.

Der Frachtberechnung werden in diesem Falle zu Grunde gelegt:

a) im Verkehre von Güstrow nach Chemnitz . . . . . = 460 km
b) im Verkehre von Güstrow nach Crimmitschau . . . = 450 „

Dresden, am 5. August 1890. (1778)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 16 zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. September d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband die 16. Nachträge in Kraft.

Durch dieselben kommen zur Ausgleichung des gegenwärtigen Kursstandes der Oesterreichischen Währung anderweite erhöhte, dem jetzigen Kurse entsprechende Zuschläge zu den direkten Frachtsätzen zur Einführung. Ferner enthält der Nachtrag 16 zu Tarifheft 1 neue Ausnahme-Frachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III zwischen Station Schwarzenau-Zwettl der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Gera, Leipzig (Thüringischer Bahnhof) und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt andererseits und der Nachtrag 16 zu Tarifheft 2 anderweite und neue Ausnahmesätze für gebrannten Kalk zwischen einzelnen Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn einerseits und den Stationen Leipzig (Thüringischer Bahnhof) bezw. Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt andererseits.

Endlich wird durch diese Nachträge der Getreide-Ausnahmesatz zwischen Plagwitz-Lindenau und Vsetat-Privor von 1,58 in **1,50** *M.* für 100 kg abgeändert.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 6. August 1890. (1779)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im Südwestdeutschen Tarifheft 4 vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Blei in Blöcken finden, soweit sie niedriger sind als die bezüglichen Frachtsätze des Spezialtarifs I, auch auf Sendungen nach den vor Basel gelegenen Elsässischen Stationen Anwendung.

Strassburg, den 5. August 1890. (1780)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli/1. August 1890 sind für die Beförderung von Getreide etc. zur überseeischen Ausfuhr von den Stationen Rostow a. Don bis inkl. Maltschewskaja der Koslow-Woronesch-Rostowbahn über Bachmatsch-Homel-Illowo nach Danzig und Neufahrwasser neue Frachtsätze in Kraft getreten. Der qu. Tarif ist bei den betheiligten Deutschen Stationen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 6. August 1890. (1781J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks in Wagenladungen von mindestens 10000 kg nach Station Halsbrücke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen kommen am 15. August 1890 direkte Frachtsätze zur Einführung. Ueber dieselben ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Näheres zu erfahren.

Berlin, den 5. August 1890. (1782MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 8./20. August alten/neuen Stils 1890 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 Theil I (Getreide etc. zur überseeischen Ausfuhr) der III. Nachtrag eingeführt.

Derselbe enthält ausser den zum Theil schon früher veröffentlichten Berichtigungen Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Rjäsan-Koslow-, Tambow-Koslow-, Tambow-Saratow-, Rjaschk-Morschansk- und Morschansk-Sysraner Eisenbahn nach Königsberg i. Pr. (auch Kaibahnhof), Memel und Pillau über den in den Tarif neu einbezogenen Bahnweg Moskau-Minsk-Wileika-Wirballen.

Druckstücke des III. Nachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 4. August 1890. (1783)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Nord-Ostsee-Verbandsgüterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im vorbezeichneten Verbande zu dem vom 1. August d. J. ab gültigen Nachtrag 8 verschiedene Aenderungen in den Kilometerentfernungen in Kraft.

Soweit hierdurch Erhöhungen gegen die bereits eingeführten Entfernungen eintreten, bleiben letztere noch bis zum 23. k. Mts. in Gültigkeit.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 10. August 1890. (1784)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Rohzucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende August in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Budapest St. E. G. und U. St. B. . . .	2,24 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag von Budapest St. E. G. und U. St. B. . . .	2,19 „
Nach Dresden-Elbkai von Budapest St. E. G. und U. St. B. . . .	2,60 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 7. August 1890. (1785)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Vizinalbahn Budapest-Lajosmizse tritt mit 15. August l. J. ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft, durch welchen der vom Tage der Betriebseröffnung gültige Tarif dieser Bahn sammt Nachtrag ausser Kraft gesetzt wird. Durch diesen neuen Tarif werden für Eilgüter und für Stückgüter der Klassen I. und II., sowie für nach Budapest bestimmten Milch- und Geflügelsendungen resp. für die retour gehenden leeren Emballagen Frachtreduktionen, für Heu- und Strohsendungen ein neuer Ausnahmetarif und für die Station Budapest-Lipótváros ein neuer Stationstarif aktivirt.

Exemplare dieses Tarifs sind im Tarifbüreau der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen pro Stück für 30 kr. erhältlich.

Budapest, im Monate Juli 1890. (1786)
Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Eröffnung der Station Rosochatetz für den Frachtenverkehr. Am 11. August 1890 wird die bisher blos für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Rosochatetz auch als Frachtenstation für ganze Wagenladungen eröffnet.

Wien, am 8. August 1890. (1787)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Für Güter der Klasse I, bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Auflieferung eines Minimalquantums von 1 000 t bis Ende Dezember 1890 sowie Erlag einer Kaution von 3 600 fl. Oe. W. treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen Oe. W.
Zwischen Reichenberg und Wien (Oe.N.W.B.) und Korneuburg. . .	204 kr.
Zwischen Reichenberg und Wien (St. E. G. und K. F. N. B.) . .	210 „

Wien, am 6. August 1890. (1788)
Oesterreich. Nordwestbahn.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 10. August wird der an der Strecke Bufleben-Grossenbehringen zwischen den Stationen Bufleben und Goldbach eingerichtete Haltepunkt Warza für den Personenverkehr eröffnet.

Mit diesem Tage kommen einfache Fahrkarten II.—IV. Klasse, Rückfahrkarten II. und III. Klasse und Militärfahrkarten zwischen Warza einerseits und den Stationen Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Gotha, Grossenbehringen und Wangenheim andererseits zur Einführung.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Zuge durch den Zugführer.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet in Warza nicht statt. Daselbst zur Beförderung angenommenes Reisegepäck wird auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt.

Bis auf weiteres werden in Warza sämmtliche auf der Strecke Bufleben-Grossenbehringen verkehrende Züge nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den genannten Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 7. August 1890. (1789)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Koks. Die Lieferung von rund 1 000 000 kg Stückkoks zur Heizung der Lokomotiven und 350 000 kg gemischte Koks zur Heizung der Diensträume, Wagen, Wasserstationen usw. für 1890/91 soll vergeben werden.

Termin hierzu am 21. August 1890, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit Aufschrift: „Angebot auf Koks" an dasselbe einzureichen. Die Bedingungen und Angebotbogen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis einschliesslich den 4. September 1890.

Breslau, den 9. August 1890. (1790)
Materialienbüreau.

Verding von Metallen. Die im Rechnungsjahre 1890/91 erforderlichen:

95 000 kg Eisenbleche (Grob- und Feinbleche getrennt, ungefähr zur Hälfte Schweiss- und Flusseisen),
25 000 „ Façon- und Winkeleisen,
25 000 „ Feinkorn-Nieteisen,
110 000 „ Stabeisen (hiervon 5 000 kg aus Flusseisen) und
1 200 „ Antimon

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 9 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 25. August 1890, Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. September 1890.

Magdeburg, den 4. August 1890. (1791)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Zur Herstellung eines Salonwagens ist die Lieferung von
32 m Möbelplüsch, 14 m Seidencateline und 18 m gepresster Wachsbarchent
zu vergeben.

Offerten wolle man der unterzeichneten Stelle bis zum 15. Aug. d. J. einreichen.

Giessen, den 8. August 1890. (1792)
Der Grossh. Maschinenmeister
der Oberhess. Eisenbahnen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 64. 1890.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 16. August 1890.

Inhalt:

Festlichkeiten aus Anlass der Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Dresden.

Am 29. Juli d. J. Abends waren die Mitglieder der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen mit Damen fast vollzählig auf dem Königlichen Belvedere in Dresden versammelt, um die Herren Vertreter der Vereinsbahnen nebst Damen zu begrüssen. Rasch entwickelte sich ein lebhafter Verkehr zwischen allen Betheiligten, alte Bekanntschaften wurden erneuert, neue geknüpft, und erst in später Nachtstunde trennten sich dieselben in froher Erwartung der am folgenden Tage den geschäftlichen Verhandlungen folgenden Geselligkeit.

Am 30. Juli versammelten sich die Theilnehmer an der Vereinsversammlung nach den Berathungen, auf die Einladung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, in den Räumen des Königlichen Belvedere zu einem in jeder Beziehung vortrefflich ausgestatteten Mittagessen, zu welchem sich auch Vertreter des Königlich Sächsischen Finanzministeriums, zahlreiche Mitglieder der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Herr Oberbürgermeister Dr. Stübel u. a. m. eingefunden hatten. Den Reigen der Trinksprüche eröffnete Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein, Abtheilungsdirigent der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, mit einem Hoch auf Ihre Majestäten Kaiser Wilhelm und König Albert, worauf Herr Generaldirektor Hoffmann von den Sächsischen Staatseisenbahnen auf das Wohl der übrigen Souveräne der auf der Konferenz vertretenen Eisenbahnverwaltungen toastete. Herr Geheimrath Meusel, Abtheilungsvorstand im Königlich Sächsischen Finanzministerium, widmete dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen sein Glas, worauf Herr Hofrath Dr. Zehetner, administrativer Direktor der Oesterreichischen Staatsbahnen, in zündender Rede der Sächsischen Regierung einen allseitig jubelnd aufgenommenen Gruss brachte; sodann sprach Herr Generaldirektor Schnorr von Carolsfeld von den Bayerischen Staatseisenbahnen und brachte einen Trinkspruch auf das Königliche Polytechnikum und dessen ersten Wahlrektor Herrn Geh. Regierungsrath Hartig aus. Dieser antwortete mit einem Hoch auf die früheren Hörer der technischen Hochschule zu Dresden, zu denen auch der Vorredner gehörte. Herr Baurath Plessner, der Vertreter der Sekundärbahnen, trank auf das Wohl der Hauptbahnen. Herr Präsident Kranold von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau toastete auf die Stadt Dresden, worauf Herr Oberbürgermeister Dr. Stübel ein Hoch auf die anwesenden Vertreter der Eisenbahnverwaltungen ausbrachte. Zum Schluss gedachte noch Herr Ober-Regierungsrath Thomé von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover der Damen. Leider musste die Tafel bald aufgehoben werden, denn es war für 1/25 Uhr eine Sonderfahrt mittelst Dampfschiff nach Meissen geplant, an der auch zahlreiche Damen sich betheiligten. Die Fahrt wurde vom besten Wetter begünstigt. Auf dem reich und geschmackvoll beflaggten Schiffe spielte die Kapelle des 13. Jägerbataillons unter Leitung ihres Musikdirektors Herrn Röpenack. Man begab sich sofort zu Fuss nach der Albrechtsburg, nach deren eingehender Besichtigung auf dem Burgkeller ein gemeinschaftliches Abendessen eingenommen

wurde. Gegen 10 Uhr traten die Festtheilnehmer den Rückweg nach dem Bahnhofe an. Beim Ueberschreiten der Brücke erglänzten die an der Strasse gelegenen Häuser von Cölln und später die Albrechtsburg, sowie mehrere Gebäude der Stadt und der umliegenden Höhen in prächtiger buntfarbiger bengalischer Beleuchtung, ein Anblick, der jedem Theilnehmer unvergesslich bleiben wird. Abends $^1/_2$11 Uhr führte ein Sonderzug die wohl auf 200 Personen zu beziffernden Theilnehmer nach Dresden zurück, woselbst die Ankunft kurz nach 11 Uhr erfolgte.

Am folgenden Tage unternahmen die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltungen, nach Schluss der gepflogenen Verhandlungen, mittelst Sonderzuges einen Ausflug nach Tetschen, wo dieselben kurz nach 1 Uhr eintrafen. Nach Einnahme eines in den herrlichen Räumen des Wartesaals des Nordwest-Bahnhofes bereit gehaltenen Frühstücks begaben sich die Festtheilnehmer, wiederum nahezu 200 Personen, mit zahlreichen Damen nach dem Schlossgarten und verweilten dort bis gegen 4 Uhr, zu welcher Zeit das prächtig geschmückte Schiff „Königin Carola“ die Gäste nach Schandau führte, wo die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen im grossen Saale der Sendig'schen Villa Quisisana das Diner hatte bereiten lassen. Seitens des Herrn R. Sendig war in bekannter Weise alles aufgeboten worden, um die Gäste in jeder Weise zufrieden zu stellen. Das ganz reizend gearbeitete Menu, gleichzeitig als Erinnerungsblatt mit einem von Herrn Hofmaler Rieck künstlerisch entworfenen Titelblatt, enthielt einen hübschen poetischen Willkommgruss des Herrn Sendig. Gewürzt wurden die Tafelfreuden durch zahlreiche Trinksprüche. Dieselben eröffnete Herr Oberinspektor Berényi von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der sein Glas der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen widmete. Der stellvertretende Generaldirektor der Sächsischen Staatseisenbahnen, Herr Geh. Finanzrath von der Planitz, gedachte der Damen in geistvoller Anlehnung an den Spruch: „Willst Du einen Freund ehren, so ehre sein Weib, denn sie ist die Perle seines Hauses.“ Ihm folgte in der Reihe der Toaste Herr Ober-Baurath Prenninger von der Oesterreichischen Südbahn, der aus Anlass des Vermählungstages Ihrer K. K. Hoheit der Erzherzogin Valerie gedachte. Die anwesende Kapelle des 13. Jägerbataillons, die auch während der Fahrt auf dem Schiffe konzertirt hatte, intonirte hierauf die Oesterreichische Nationalhymne, die von der Versammlung begeistert aufgenommen und stehend angehört wurde. Unter zahlreichen anderen Rednern weihte schliesslich noch Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein sein Glas den unter Führung der Frau Geh. Finanzrath von der Planitz erschienenen Damen und Herr Finanzrath Freiherr von Oër von den Sächsischen Staatseisenbahnen toastete auf das gute Einvernehmen der Herren Vertreter aller Verwaltungen untereinander, während Herr Baurath Plessner den folgenden humoristischen Toast auf die neue Deutsch-Oesterreichische Eisenbahnzeit ausbrachte:

„Der bedeutsamste Beschluss der diesmaligen Vereinsversammlung der Deutschen Eisenbahnverwaltungen ist zunächst derjenige bezüglich der Einheitszeit im Eisenbahnwesen. Man hatte sie schon lange geplant, indess ‚Gut Ding will Weile haben‘! Aber kommen musste sie, nachdem Deutschland und Oesterreich-Ungarn sich vereinigt hatten und in vielem andern eins geworden. — Ich will hier nicht noch einmal alle die praktischen Vortheile wiederholen, welche an geeigneteren Stellen von berufeneren Männern zu Gunsten der Zonenzeit beigebracht wurden, sondern nur eine kurze Nachlese halten, auf ihren Nutzen für die gesellschaftlichen Zusammenhänge, wobei ich den Beweis versuchen will, dass die Frauen wohl dabei die meisten Vortheile haben dürften.

Meine geehrten Damen und Herren! Nachdem wir nur *eine* Zeit haben werden, kann niemand mehr sagen, dass er *keine* Zeit habe! Eine allgemeine Pünktlichkeit wird einreissen, und jeder wird zur rechten Zeit seine Gelegenheit ergreifen, weil er nun weiss, was die Uhr geschlagen hat; dass die Uhr überhaupt keinem Glücklichen schlage, erweist sich dann als ganz unwahr. Wer sie aber auch dann noch nicht hört oder versäumt, nun der muss fort, denn *seine* Uhr ist abgelaufen.

Mit der Einheitszeit werden viele der schönen Deutschen Sprüch- und Kernworte erst ihre rechte Bedeutung erhalten: z. B. ‚Die Zeit bringt Rosen.‘ Nun denken Sie sich, meine Damen, was bei einer gemeinsamen Zeit für eine Menge Rosen zu Ihrer Auswahl stehen. ‚Kommt Zeit, kommt Rath‘; eine Menge der schönsten jungen Räthe werden fortan zu gleicher Zeit Ihres Vorzuges harren. ‚Es liegen in der Zeiten Schoosse die heitern und die finstern Loose‘. Nun wenn die fortan alle gleichzeitig zusammenliegen, wird es für Sie doch leicht sein, die heitersten herauszusuchen. Selbst das Zeitliche wird man mit Vergnügen segnen, da man es in grosser Gesellschaft thun wird. Alle verwandtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse werden mächtig gefördert werden; denn sobald wir alle nur eine Uhr haben werden, so haben wir auch alle dieselben Urgrosseltern, denselben Urlaub usw.

Kurz ‚Zeit gewonnen, alles gewonnen‘ und ‚Wer den besten seiner Zeit genügt, der hat gelebt für alle Zeiten‘! Man wendet zwar ein, dass auch die Grenzen der Einheitszeit noch eine ganze Stunde auseinander liegen, aber eigentlich sind es doch im maximo nur 2 halbe. Ist es eine gute Stunde, so schadet sie nicht, im übrigen gilt wiederum das aptirte Dichterwort: ‚Was Du dem Augenblick nicht abgewinnst, wird keine Stunde Dir gewähren‘! Und welche Vortheile für die Frauen! Wenn für alle nur *eine* Zeit gilt, wird keine mehr den Anschluss für das Glück ihres Lebens versäumen, und was sehr wichtig: die *Hälfte aller wird eine halbe Stunde jünger sein.*

Drum hoch die Einheitszeit, möge sie für uns alle eine glückliche werden und die neue tempora mutantur für uns Geltung haben im Sinne des Wohlbefindens und der Zufriedenheit!“

In fröhlichster Stimmung wurde die Tafel aufgehoben, man begab sich, um die Abendkühle zu geniessen, noch ein Stündchen in den herrlich beleuchteten Sendig'schen Park, von dem aus gegen $^1/_2$10 Uhr das an einer hierzu besonders erbauten Landungsbrücke bereit liegende Dampfschiff die Gäste nach dem Bahnhofe führte, wo ein Sonderzug zur Rückfahrt nach Dresden bereit stand. Es war ein bezaubernder Anblick, wenn man die herrliche Beleuchtung der Sendig'schen Villen und der übrigen auf dem rechten Elbufer von Schandau liegenden Gebäude vom Schiffe und vom Bahnhofe aus beobachtete. Ebenso schön war auf der andern Seite das Aufsteigen des Mondes, der sein magisches Licht über Berg und Thal ergoss. Hunderte von Einwohnern und Badegästen von Schandau jubelten bei der Abfahrt den Festgästen zu, welch' letztere die Scheidegrüsse herzlich erwiderten. Der Sonderzug verliess Schandau 10 Uhr 5 Min. Abends und traf 10 Uhr 49 Min. Abends in Dresden ein.

Am 1. August begab sich ein Theil der Vertreter der Vereinsverwaltungen nebst den Damen mittelst Sonderzugs nach der Bastei. Der Zug traf $^1/_2$11 Uhr in Pötzscha ein, und von hier erstiegen die Theilnehmer durch den kühlen Uttewalder Grund die Bastei, von Herrn Leukroth, dem Wirth des Basteihotels, und einer Kapelle, welche die Begrüssungsmusik ausführte, am Ausgang des Grundes empfangen. Der offene Speisesaal war reizend geschmückt, Fahnen und Flaggen zierten neben frischen Maien die Wände, Säulen und Nischen desselben, während an der Hauptfront eine sinnreiche Dekoration angebracht war. Reiche Drapirungen von Tuch in den Sächsischen und Deutschen Landesfarben füllten den Hintergrund, während sich auf hohem Postament die Büste Sr. Majestät des Königs von Sachsen inmitten von hohen Blattpflanzen, Guirlanden, Lorbeer und Blumen erhob. Vor dieser Gruppe war das Buffet aufgestellt, das die ausgesuchtesten Speisen, in geschmackvoller und feiner Weise hergerichtet, schön angeordnet trug. Die Festtheilnehmer waren von der eleganten und geschmackvollen, wie reichen und trefflichen Tafel überrascht und sprachen dem Gebotenen und nicht minder den kühlenden Weinen und Pfirsichbowlen tüchtig zu. Die Kinder überreichten den Damen und Herren Rosensträusse, welche seidene, in den Landesfarben gehaltene Bänder trugen, auf denen die Worte: Zur Erinnerung an die Bastei! gedruckt waren. Das Festmahl verlief in fröhlichster Stimmung, und unter den lebhaften Zurufen der Basteibewohner und weithinschallenden Böllerschüssen verliessen die Festtheilnehmer nach 3 Uhr in jeder Weise befriedigt diesen schönen Punkt der Sächsischen Schweiz und fuhren nach kurzer Besichtigung der interessanten Umgebung mittelst Sonderzuges nach Dresden zurück.

Am 2. August endlich wurde noch von einem kleinen Theil der Festgenossen die reizende, an Naturschönheiten über-

reiche Sekundärbahn Hainsberg-Kipsdorf befahren und besichtigt. Hiermit endeten die Festlichkeiten, deren durchweg günstiger Verlauf ausser der umsichtigen Leitung der Festordner, der Liebenswürdigkeit und frohen Laune der Gäste nicht minder, wie auch dem prachtvollen Wetter und der herrlichen Umgebung Dresdens zu danken ist.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3246 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 3276 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3291 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen auf Einführung eines einheitlichen Gepäckabfertigungs-Verfahrens für das Vereinsgebiet (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 3311 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements, des Uebereinkommens zu diesem Reglement und des Verschleppungs-Uebereinkommens (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3314 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage 1 des Vereins-Wagenübereinkommens mit den durch den 1. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen eingeführten neuen Bestimmungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Sicherheitssignal nach dem Patent Sponer Adler.

Zur Veranschaulichung der Wirkung dieses automatischen Sicherheitssignales fand kürzlich unter starker Betheiligung von Fachmännern eine Probefahrt mit entschiedenem Erfolge statt. Dieses Signal tritt auf zweifache Weise in Wirksamkeit und zwar: 1. Durch ein am Bahnkörper befindliches Hinderniss, welches entweder selbständig oder in Verbindung mit dem optischen Signal (Distanzscheibe) automatisch in Thätigkeit gesetzt wird. (Bei „freier" Fahrt wird dieses Hinderniss von keinem Theile des Zuges berührt, bei „verbotener" Fahrt wird dasselbe jedoch von einer an der Lokomotive angebrachten Vorrichtung getroffen, wodurch die Dampfpfeife, Vacuumbremse usw. automatisch in Thätigkeit tritt.) 2. Durch eine Vorrichtung an der Lokomotive, welche derart beschaffen ist, dass dieselbe ohne Mitwirken des Lokomotivführers durch das Hinderniss auf dem Bahnkörper bei verbotener Fahrt berührt wird und dadurch ohne weiteres in Funktion tritt. Ein Uebersehen des gegebenen Haltsignals ist bei Einführung dieser Erfindung ein Ding der Unmöglichkeit.

Maassnahmen zur Verhinderung von Unfällen.

Aus Anlass der am 3. bezw. 6. d. Mts. vorgekommenen beiden Unfälle bei Wöls und Blowitz hat die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen unterm 8. August d. J. an die Verwaltungen sämmtlicher Oesterreichischen Eisenbahnen den folgenden Erlass, betreffend die zur Hintanhaltung von Bahnunfällen zu ergreifenden Maassnahmen, veröffentlicht:

„Bei den in letzterer Zeit vorgekommenen grösseren Eisenbahnunfällen hat die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen wahrgenommen, dass deren unmittelbare Ursachen zwar der Einwirkung der einzelnen Bahnorgane entrückt waren, dass aber nichtsdestoweniger in manchen Fällen ein, wenngleich dem Wortlaute der Dienstesvorschriften entsprechendes, so doch der ausreichenden Vorsicht und Umsicht entbehrendes Verhalten des Personals vorgekommen ist.

Infolge dessen sieht sich die Generalinspektion veranlasst, die geehrte Verwaltung aufzufordern, dem Personal nicht nur die zur Verhütung von Unfällen bestehenden Vorschriften zur genauesten Befolgung neuerlich in eindringlicher Weise in Erinnerung zu bringen, sondern dasselbe bei den periodischen Prüfungen aus den Dienstesvorschriften darauf aufmerksam zu machen, dass diese Vorschriften die für alle möglichen Fälle nöthigen Direktiven nicht umfassen können, daher bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen die Anwendung von in der Instruktion nicht positiv vorgeschriebenen Maassnahmen nicht ausgeschlossen erscheint.

Zu diesem Behufe sind die bei Unfällen gewonnenen Erfahrungen zum Gegenstande nachdrücklicher Belehrung des Personales zu machen.

In dieser Richtung wären die Bahnaufsichtsorgane insbesondere anzuweisen, bei ungewöhnlich heftigen und anhaltenden Regengüssen, Hochwässern, Thauwettern, Stürmen usw., welche eine Beschädigung der Bahnanlagen befürchten lassen, die Strecke sofort zu begehen, sorgfältigst zu untersuchen und besonders gefährdete Bahnstellen in permanente Ueberwachung zu nehmen.

Sollte das Zugpersonal während der Fahrt auf der Strecke eine Wahrnehmung machen, welche auf einen gefahrdrohenden Zustand der Bahn schliessen lässt, so hätte dasselbe in dem Falle, als ein anderer Zug in kurzem Zeitintervalle nachfolgen würde, sich nicht damit zu begnügen, dieses Vorkommniss unter genauer Bezeichnung der schadhaften Stelle instruktionsgemäss in der nächsten Station anzuzeigen, sondern den Zug auf der Strecke anzuhalten und den nachfolgenden Zug entweder durch den nächsten Bahnwächter oder, wenn dies nicht thunlich sein sollte, durch einen Zugbegleiter zuverlässig noch vor der schadhaften Stelle anhalten zu lassen.

Bei diesem Anlasse wird der geehrten Verwaltung in Erinnerung gebracht, dass laut des hieramtlichen Erlasses vom 28. Dezember 1881 (Centralblatt 1882, S. 21), zur Beförderung der Züge nur solche Maschinen in Verwendung zu nehmen sind, welche sich ihrer Konstruktion nach für die bei der Fahrt zur Anwendung gelangende grösste Geschwindigkeit eignen.

Ausserdem hat in Gebirgsstrecken der Maschinenführer insbesondere bei der Thalfahrt eine möglichst gleichförmige Geschwindigkeit des Zuges anzustreben.

Endlich sind bei den vorerwähnten Elementarereignissen die bereits getroffenen Anordnungen hinsichtlich der eventuellen Zurückhaltung der Züge in den Stationen genauestens einzuhalten.

Die Generalinspektion ist sich zwar wohl bewusst, dass selbst bei Beobachtung aller nur erdenklichen Vorsichten eine vollständige Hintanhaltung eines jeden Bahnunfalles ausser dem Bereiche menschlichen Könnens liegt; sie gibt sich aber auch der Erwartung hin, dass es die geehrte Verwaltung nicht unterlassen werde, im Falle des Eintrittes eines derartigen beklagenswerthen Ereignisses, alle jene Maassnahmen mit der äussersten Raschheit einzuleiten, welche dazu dienlich sind, sowohl den vom Unfalle direkt Betroffenen ihr hartes Loos zu erleichtern, als auch den oft in weiter Ferne weilenden Angehörigen der im Zuge gewesenen Passagiere ehebaldigst Gewissheit über das Schicksal der Verunglückten zu verschaffen."

Eisenbahn-Vorarbeiten.

Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ist:

1. dem Landesausschusse für Steiermark für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Kapfenberg der Wien-Triester Linie der K. K. priv. Südbahngesellschaft durch den Thörlgraben über Thörl und Aflenz nach Seebach und
2. dem Domänenbesitzer Friedrich Schwarz in Sazau für eine als normalspurige Lokalbahn herzustellende Abzweigung der in Aussicht genommenen Eisenbahnverbindung zwischen Kolin und Beneschau bezw. Cercan, von Malovid nach Kacow,

beiden auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt worden.

Eröffnung von Stationen.

Die im Verwaltungsbezirke der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr dienende Station Rosochatetz ist am 11. d. Mts. auch für die Abfertigung ganzer Wagenladungen eröffnet worden.

Nichtverstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Infolge mehrfacher Bittschriften Galizischer Bezirksvertretungen und landwirthschaftlicher Gesellschaften um Sequestrirung bezw. Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn und Kündigung ihrer Vereinbarungen mit den Oesterreichischen Staatsbahnen und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn wurde von der Regierung den Bittstellern mitgetheilt, dass die Frage der Sequestration bezw. der Verstaatlichung der genannten Bahn schon bei Gelegenheit der Verhandlungen, die sich auf den Bau des 2. Geleises für die Linie Lemberg-Krakau bezogen, eingehend in Erwägung gezogen wurde; von der sofortigen Verwirklichung dieser Absicht aber Abstand genommen werden musste, da sich der gegenwärtige Zeitpunkt hierzu als ungeeignet erwiesen hat. Ebenso sei die angeregte Aufhebung der mit der Galizischen Carl Ludwigbahn geschlossenen Vereinbarungen als unzweckmässig anzusehen, da die Revision derselben eine noch ungünstigere Gestaltung der einschlägigen Verhältnisse zur Folge haben müsste.

Drahtseilbahn Prag-Belvedere.

Die von der Stadtgemeinde Prag nachgesuchte Bewilligung zum Bau einer doppelspurigen Drahtseilbahn, ausgehend von der Franz Josephsbrücke nach dem Belvedere, ist vom Handelsministerium ertheilt worden. Diese Drahtseilbahn hat als Zufuhrstrasse für die Böhmische Landesausstellung zu dienen und wird eine Fortsetzung in einer elektrischen Bahn finden.

Verspätete Ausfolgung des Reisegepäcks (Rechtsfall).

Einem Geschäftsreisenden konnte sein Reisegepäck erst am dritten Tage nach seiner Ankunft in der Bestimmungsstation ausgefolgt werden. Der deshalb von ihm gegen die Bahn gestellte Entschädigungsanspruch wurde von den beiden unteren Instanzen mit Beziehung auf § 30 des Betriebsreglements abgewiesen, weil das Gepäck erst nach 3 Tagen als in Verlust gerathen anzusehen sei, er aber, wenn auch erst gegen Ende, doch innerhalb dieser Frist sein Gepäck erhalten habe. Die Königliche Kurie hat jedoch die nach § 31 des Betriebsreglements zu bemessende Entschädigung unter Beziehung auf § 28 des Betriebsreglements deshalb zugesprochen, weil der Reisende berechtigt war, die sofortige Auslieferung seines Gepäcks zu verlangen und der Kläger einen ihm durch die verspätete Auslieferung entstandenen Schaden nachgewiesen hat. (Diese Entscheidung ist dadurch hervorgerufen, weil ein offenbarer Widerspruch in den bezüglichen Bestimmungen besteht, indem nach § 28 die „sofortige Auslieferung“ zu erfolgen hat, dagegen nach § 30 der „Ausschluss aller weiteren Entschädigungsansprüche“ bei einer Ausfolgung innerhalb 3 Tagen ausgeschlossen ist.

Börsenbericht und Kursnotiz.

„Die Ruhe in unserm Welttheile ist gesichert.“ Diese herrlichen Begrüssungsworte Kaiser Wilhelm II. an König Leopold von Belgien hätten mehr Wirkung auf die Kursentwicklung erzielt, wenn das Getreidegeschäft nicht durch den hohen Preis (8 fl. für den Doppelcentner ab Regensburg) und den Wettbewerb des Russischen Getreides in Königsberg i. Pr. und Mannheim hier sehr abgeschwächt wäre. Aengstliche Gemüther fürchten schon, dass die diesjährige Ungarische Weizenernte von mehr als 40 Millionen Doppelcentnern infolge des steten Rückganges der Goldwährung einen geringeren Abfluss nach dem Auslande finden werde. Doch waren Nordwestbahn (217) und Südbahn (141,80) wegen höherer Einnahmeausweise, sowie die Böhmischen Bahnen wegen des vorzüglichen Juliausweises in Nachtrage; dagegen waren Nordbahn (2772,50), Carl Ludwigbahn (202,50), und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (237,75), etwas vernachlässigt. Silberprioritäten erfreuen sich fortwährender Beliebtheit.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1889.

Nach dem Rechnungsabschluss belief sich die Gesammteinnahme im Jahre 1889 auf 85 324 268 ℳ gegen 79 355 680 ℳ im Vorjahre, mithin betrug dieselbe mehr 5 968 588 ℳ. Die Einnahme ergibt sich mit 24 919 843 ℳ aus dem Personen- und Gepäckverkehr (im Jahre 1888 23 765 584 ℳ oder mehr 1 154 259 ℳ), ferner mit 55 970 119 (51 499 447) ℳ aus dem Güterverkehr, mit 779 545 (737 338) ℳ für Ueberlassung von Bahnanlagen, mit 2 045 987 (1 769 160) ℳ für Ueberlassung von Betriebsmitteln, mit 103 398 (107 932) ℳ aus Veräusserungen und mit 1 505 376 (1 476 218) ℳ aus sonstigen Quellen. Im Personenverkehr ergaben die Eilzugbillets 2 495 838 ℳ, die Tourbillets 7 900 663 ℳ, die Tagesbillets 12 118 113 ℳ, die Abonnementsbillets 81 996 ℳ, die Kupons- und Schülerbillets 338 259 ℳ, die Rundreisebillets 1 045 594 ℳ und die Militärbillets 244 658 ℳ, zusammen 24 225 121 ℳ. Im Güterverkehre wurden vereinnahmt für Eilgut 1 480 314 ℳ, Frachtgut 50 494 345 ℳ, Postgut 101 411 ℳ, Militärgut 70 564 ℳ, Vieh 978 943 ℳ, Leichen 19 948 ℳ und Dienstgut einschliesslich Baumaterialien 831 907 ℳ, zusammen 53 977 432 ℳ. Die Nebenerträgnisse stellten sich aus folgenden Posten zusammen: Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfristversicherungen 130 557 ℳ, Provisionen 253 892 ℳ, Ladelöhne 172 836 ℳ, Zechenfrachten 584 076 ℳ, Zolldeklarationsgebühren 53 537 ℳ, Lagergelder 36 669 ℳ, Gebühren für Frachtbriefe und Frankaturnoten 24 215 ℳ, statistische Gebühr für Anmeldescheine im Auslandsverkehr 2 438 ℳ, Ueberschiebe- und Rangirgebühren 398 267 ℳ, Standgelder 323 ℳ, Desinfektionsgebühren 47 792 ℳ, Wiegegelder usw. 288 085 ℳ.

Der Gesammteinnahme von 85 324 268 ℳ stand eine Gesammtausgabe von 49 192 636 ℳ gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 36 131 632 ℳ ergibt. Die Ausgaben sind gegenüber denjenigen des Vorjahres (46 112 754 ℳ) um 3 079 882 ℳ gestiegen, während sich der Ueberschuss gegen das Vorjahr (33 242 926 ℳ) um 2 888 706 ℳ erhöht hat.

Die Gesammtausgaben vertheilen sich wie folgt: A. persönliche Ausgaben 1. Besoldungen und Gehalte der etatsmässigen Beamten 11 971 262 ℳ, 2. andere persönliche Ausgaben 13 939 048 ℳ; B. sachliche Ausgaben 3. Büreaubedürfnisse aller Art, Heizung, Steuern, Miethen usw. 2 428 199 ℳ, 4. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen a) auf freier Strecke 2 670 429 ℳ, b) auf Bahnhöfen 1 982 127 ℳ, c) Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör 87 477 ℳ, 5. Kosten des Bahntransportes a) Kosten der Züge 3 896 652 ℳ, b) Unterhaltung der Betriebsmittel 3 681 236 ℳ, 6. Kosten für Erneuerung bestimmter Gegenstände a) regelmässige Rücklage in den Erneuerungsfonds 4 266 213 ℳ, b) Erneuerungen, welche direkt aus dem Betriebsfonds bestritten werden, 34 965 ℳ, 7. Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen a) der Bahnanlagen 507 456 ℳ, b) der Transportmittel 124 027 ℳ, 8. Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen usw. 1 363 431 ℳ und Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel 2 240 113 ℳ.

Von den Ausgaben entfallen durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 19 977 ℳ.

Das mittlere Anlagekapital, welches 647 035 056 ℳ betrug, hat sich mit 5,584 %, gegen 5,223 % im Vorjahre, mithin + 0,361 % verzinst.

Aus der Schweiz.

Allaman-Biere-Yverdon.

Der Waadtländische Staatsrath befürwortete, zu Gunsten der geplanten Eisenbahnverbindung am Fusse der Jurakette (Allaman-Anbonne-Gimel, Biere-Ballens-Apples-Morges und St. Croix-Yverdon), einen Staatsbeitrag im Betrage von je 20 000 Frcs. für das Kilometer, welcher vom Grossen Rathe voraussichtlich genehmigt werden wird.

Centralbank für Eisenbahnen.

Unter Mitwirkung der Direktion der Gotthardbahn, der Bank in Luzern, der Bank der Italienischen Schweiz in Lugano, des Baseler Bankvereins, der Baseler Handels- und Depositenbank und einer Anzahl angesehener Privatfirmen von Basel erfolgte unterm 28. Juli die Konstituirung der „Centralbank für Eisenbahnen“, welche die Förderung aller das Gebiet des Eisenbahn- und Verkehrswesens umfassenden und insbesondere der in der Interessensphäre der Gotthardbahn gelegenen Unternehmungen zum Zwecke hat. Der Sitz der Gesellschaft ist in Luzern. Das Gesellschaftskapital beträgt 15 Millionen Franken, wovon 20 % oder 3 Millionen bereits eingezahlt sind.

Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg.

Nach dem Geschäftsbericht für das erste Betriebsjahr ergibt sich ein Reinertrag von 12 889 Frcs., wovon 2 000 Frcs. zu Tilgungen und 10 000 Frcs. zur Vertheilung einer Dividende von $2^1/_2$ % verwendet werden, während der Rest von 889 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

Regionalbahn de Vignoble.

Die Generalversammlung fand am 3. Juli d. J. in Neuenburg statt und sind alle Aktien gezeichnet und 20 % derselben eingezahlt worden.

Aus Russland.

Reglement für die Vertheilung des Reingewinnes der Eisenbahngesellschaften.

Das kürzlich erschienene temporäre Reglement für die Vertheilung des Reingewinnes der Eisenbahngesellschaften bestimmt unter anderem, dass dieser Reingewinn dazu dienen soll, die fälligen Zins- und Tilgungszahlungen für das Obligations- und Aktienkapital, sowie für die seitens der Regierung gewährten Darlehen zu decken, um mit dem Rest dem Reservekapital und anderen satzungsmässigen Spezialkapitalien zugeschlagen zu werden. Ist die Art und Weise der bezüglichen Vertheilung nicht festgesetzt, so werden aus dem Reingewinne unabhängig von den Abzügen für das Reservekapital und die Spezialkapitalien, zunächst die erforderlichen Summen zu den Zahlungen für die Obligationen entnommen, gleichviel, ob dieselben von der Gesellschaft direkt, oder von der Regierung für die Gesellschaft ausgegeben wurden. Dann kommen die Zahlungen für Darlehen und schliesslich solche für die Aktien an die Reihe. Die Verwaltungen sämmtlicher Eisenbahngesellschaften, welche eine thatsächliche Unterstützung der Regierung bei der Erfüllung der von letzterer garantirten Zahlungsverpflichtungen geniessen, oder der Regierung für solche Unterstützungen Summen schulden, gleichwie die Verwaltungen solcher Eisenbahngesellschaften, an deren Reingewinn die Regierung theilnimmt, haben, bevor sie den Entwurf über die Vertheilung des Reingewinnes der Generalversammlung vorlegen, denselben de

Regierung zu unterbreiten. Die Voranschläge über die zu vertheilende Dividende sind gleichfalls vorher von einer Regierungskommission zu prüfen.

Tarife.

Die am 1. Januar 1891 in Kraft tretenden Eisenbahntarife für den Importverkehr auf den Russischen Bahnen sind nunmehr zur Veröffentlichung gelangt. Es treten u. A. folgende Erhöhungen ein: Cement, Gips, Kreide, Alabaster in rohem Zustande von 15 Kop. für das Pud auf 17,86 Kop., bearbeitet von 30 auf 35,48 Kop., Bisquits, Vanille, Fruchtsäfte von 40 auf 52,59 Kop., Posamenten, Borten, Brokatwaaren mit Ausnahme der aus Edelmetall gefertigten von 40 auf 52,59, kosmetische Waaren und wohlriechende Harze von 40 auf 52,59, Hängematten von 30 auf 44,03, Explosivstoffe und geladene Geschosse von 50 auf 52,59 Kop., Weine von 40 auf 52,59, Branntweine, Liqueure und andere nicht besonders genannte Getränke von 40 auf 52,59, Mineralwasser von 40 auf 44,03 Kop., Filz und Filzwaaren von 30 auf 52,59, Wachs, ausgenommen Erdwachs, von 40 auf 52,59, Galanterie- und Kurzwaaren von 40 auf 52,59 Kop. Für irdene Töpfe ist der Tarifsatz von 20 auf 15,01 Kop. für das Pud ermässigt worden, hingegen erhöht für Ofenkacheln, ausgenommen Majolikakacheln, von 20 auf 29,52, für Kachelöfen von 30 auf 35,48 Kop. Die Sätze von Drainröhren und Tonröhren aller Art sind von 20 auf 15,01 ermässigt worden. Erhöhungen sind ferner eingetreten für Graphittiegel (Schmelztiegel) von 30 auf 35,48 Kop., für Korken von 40 auf 52,59, Hölzer aller Art, ausgenommen Farbenhölzer, von 20 auf 35,48 Kop., für Eisen, unverarbeitet, als: Roheisen, Kesseleisen, Rundeisen von 15 auf 17,86, für Weissblech, unverarbeitet, von 30 auf 35,48, für unverarbeiteten Stahl aller Art von 15 auf 17,86 Kop., Paraffin ist erhöht von 30 auf 44,03, Stearin von 30 auf 35,48 Kop.

Charkow-Nikolajewer Eisenbahn.

Das Gesetz, durch welches 1 Million Rubel für Errichtung von Getreidespeichern auf der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn bezw. von Elevatoren in Nikolajew bewilligt werden, ist veröffentlicht worden.

Donetz-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Donetzbahn (vergl. Nr. 58 S. 581 d. Ztg.) hat beschlossen, das Verstaatlichungsangebot der Russischen Regierung nicht anzunehmen, vielmehr die letztere zu ersuchen, bessere Bedingungen zu gewähren. Das vorliegende Angebot der Regierung gewährte den Aktionären neben einer Baarprämie von 2,50 R. eine Rente von 5 % abzüglich Steuer, mithin von rein 4,75 % und eine gleichmässige Tilgung bis zum Jahre 1953. Unter den Aktionären machte sich die Meinung geltend, dass ihre Aktien höher zu bewerthen seien, als die gleichverzinslichen Staatsobligationen, welche in einer Frist von 20 Jahren einer Zinsherabsetzung unterzogen werden können, und haben dieselben aus diesem Grunde auch diesmal einen ablehnenden Beschluss gefasst.

Grosse Russische Eisenbahn.

Die Russische Gesetzsammlung vom 20. Juli/1. August enthält eine Verordnung, betreffend die Ausgabe neuer 4 % Obligationen der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft im Betrage von 15 625 000 R. Kapital und Zinsen sind von der Russischen Regierung verbürgt, aber die Zinskupons unterliegen der Russischen Einkommensteuer. Das Erträgniss der Anleihe ist grösstentheils zur Ausführung von Doppelgeleisen auf bestimmten Strecken der Linien Petersburg-Warschau und Moskau-Nishny-Nowgorod bestimmt.

Riga-Dünaburger und Riga-Bolderaa-Eisenbahn.

Der Betrieb auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn, einschl. der Mühlgraben-Zweigbahn und der Riga-Bolderaa-Eisenbahn im Jahre 1889 hat nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht in seiner Gesammtheit gegen das Vorjahr einen nicht unwesentlichen Rückschritt gemacht, was hauptsächlich seinen Grund in dem stark zurückgegangenen Güterverkehr hat.

Im Jahre 1889 wurden zusammen 51 607 386 Pud (gegen 62 644 690 Pud im Vorjahre) und 759 654 (735 836) Reisende befördert, wofür eine Einnahme von 2 692 745 (3 095 066) R. erzielt wurde; mithin ergibt sich im Berichtsjahre eine Mindereinnahme gegen das Vorjahr von 402 321 R. Von der Gesammteinnahme entfallen 2 558 785 (2 960 759) R. auf die Riga-Dünaburger einschl. Mühlgrabenbahn und 133 960 (134 307) R. auf die Bolderaabahn. Der Gesammteinnahme steht eine Gesammtausgabe für die vorgenannten Bahnen von 2 254 628 R. gegenüber. Nach Ausscheidung derjenigen Beträge, welche für Tilgung der Obligationen usw., sowie an Kursverlust aufgewendet wurden, verbleibt eine reine Betriebsausgabe von zusammen 1 848 305 R., von welcher Summe die Riga-Bolderaabahn $^1/_{13}$ zu leisten hatte.

Für die Riga-Dünaburger Bahn einschl. Mühlgraben-Zweigbahn ergibt sich eine reine Betriebseinnahme von 438 118 R., während die Riga-Bolderaabahn 133 960 R. = 8 217 R. weniger, als das vertragsmässige $^1/_{13}$ (142 177 R.) der gemeinschaftlichen, reinen Betriebsausgaben beträgt, vereinnahmt hat. Die Verzinsung und Tilgung des Aktienkapitals der Riga-Dünaburger Bahn erforderte 459 000 R., hierzu tritt ein Kursverlust von 244 539 R.; mithin waren hierzu insgesammt 703 539 R. erforderlich. Nach Abzug der reinen Betriebseinnahme von 438 118 R. hat die Garantie der Staatsregierung für 1889 mit 265 421 R. in Anspruch genommen werden müssen.

Südwestbahnen.

Der Reingewinn des Jahres 1889 stellt sich nach Abzug der Einlage in den Reservefonds, sowie des Dienstes der Obligationen und Zahlung der mit 5 % garantirten Aktienzinsen auf 628 954 R., wovon die Hälfte die Regierung erhält und die andere Hälfte als Superdividende von voraussichtlich 58 Kop. gegen 2 R. im Vorjahre zur Vertheilung gelangen wird.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Nachdem am 1. Juli n. St. die Verschmelzung der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen zu einem Unternehmen stattgefunden und die Warschau-Wiener Eisenbahn sämmtliche Rechte und Pflichten der Warschau-Bromberger Eisenbahn übernommen hat, ist die bisherige Firma der Gesellschaft in Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn abgeändert worden.

Die Umwandlung der 5 % Obligationen in solche zu 4 % hat einen guten Erfolg gehabt, da mehr als ¾ der gesammten 5 % Obligationen zur Umwandlung gelangt sind.

Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn.

Die für den 9. d. Mts. einberufene Generalversammlung hat mangels Beschlussfähigkeit nicht abgehalten werden können. Die neue Versammlung, welche bedingungslos beschlussfähig ist, wird am 23. d. Mts. stattfinden.

Russische Schifffahrts- und Handelsgesellschaft.

Einem Berichte des Englischen Generalkonsuls in Odessa zufolge betrug der vorjährige Reingewinn der Russischen Dampfschifffahrts- und Handelsgesellschaft, deren Subvention von 1 R. auf 75 Kop. für die Meile seit dem 18. Juli v. J. herabgemindert worden, 1 350 000 R. Die Einnahmen der Gesellschaft beliefen sich auf 7 912 000 R. und die Ausgaben auf 5 975 000 R. Für Abnutzung des Schiffsmaterials wurden 587 000 R. abgeschrieben. Die Lage der Gesellschaft scheint demnach eine sehr günstige zu sein. Dieselbe ist zu den folgenden Fahrten durch den Subventionsvertrag mit der Regierung verpflichtet:

1. Eine wöchentlich einmalige Verbindung zwischen Odessa und Alexandrien über Konstantinopel, Dardanellen, Smyrna, Chios mit einer Geschwindigkeit von mindestens 10 Seemeilen in der Stunde.
2. Eine wöchentlich einmalige Verbindung zwischen Sebastopol und Konstantinopel.
3. Eine ebenfalls wöchentlich einmalige Verbindung zwischen Batum und Konstantinopel mit Berührung Kleinasiatischer Echellen (9 Meilen Geschwindigkeit in der Stunde).
4. Von Odessa nach Batum und zurück (Krim-Kaukasuslinie) mit Anlegung in Eupatoria, Sebastopol, Yalta, Theodosia, Kertsch, Anapa, Novorossisk, Inaspe, Socha, Adler, Gudant, Novo-Athos, Lukum, Ochemchiri und Poti (9 Meilen Geschwindigkeit in der Stunde).
5. Von Odessa direkt nach Batum und zurück.

Die Subvention gilt nur für die ersten 3 Linien.

Ausserdem unterhält die Gesellschaft regelmässig und unregelmässig noch andere Verkehrslinien im Schwarzen und dem Asowschen Meere, auf dem Dnjepr und Dnjester usw.

Aus Spanien und Portugal.

Vertrag zwischen der Nordbahn und der Asturischen Gesellschaft.

Zwischen der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft und der in Auflösung befindlichen Gesellschaft der Eisenbahnen von Asturien, Galicien und Leon ist in Abänderung des Vertrages vom 10. März 1885 am 30. April 1890 zu Madrid nachstehender Vertrag geschlossen worden:

Art. 1. Die der Nordbahngesellschaft konzessionirten Linien von Villabona nach Aviles und von Soto de Rey nach Ciano Santa Ana, sowie alle ihr künftig zu konzessionirenden bezw. von ihr zu erwerbenden Linien, welche von dem auf Grund des Vertrages vom 10. März 1885 der Nordbahn überlassenen Netze abzweigen, werden in jeder Beziehung als einverleibt in das Eisenbahnnetz von Asturien, Galicien und Leon betrachtet derart, dass alle Einnahmen, Ausgaben und Lasten

dieser Zufuhr- und Zweigbahnen denjenigen des Asturischen Netzes zugeschlagen werden.

Art. 2. Die Nordbahngesellschaft erhebt die bei Konzessionirung der genannten Zweigbahnen bewilligten Beihilfen, Zinsbürgschaften und anderen Vortheile.

Art. 3. Die Reinerträge des so vergrösserten Asturischen Netzes fallen unverkürzt der Nordbahngesellschaft zu, so dass die Asturischen Aktionäre, auch wenn ihr Netz vor dem Zeitpunkt, zu welchem die von ihnen einzutauschenden Nordbahn-Antheilscheine gewinnberechtigt werden, einen Reinertrag ergeben sollte, keinen Anspruch darauf haben. Vorbehalten bleiben indessen die durch Art. 10 des Vertrages vom 10. März 1885 gewahrten Rechte der Gläubiger der ehemaligen Nordwestbahngesellschaft sowie die gesonderte Verwendung des zum Dienste der zu schaffenden Berechtigungsscheine bestimmten Gewinnantheils.

Art. 4. Die Nordbahngesellschaft erstattet der Spanischen Kolonialbank sowie der Handelsvorschuss-Gesellschaft in Barcelona die von ihnen dem Abrechnungs-(Liquidations-)Ausschuss der Asturischen Gesellschaft zur Bestreitung der Abrechnungskosten bis Ende 1889 vorgestreckten Beträge in Höhe von 4 550 000 Pes.; diesem Betrage treten an Guthaben der Nordbahn gegenüber der Asturischen Gesellschaft hinzu: die laufenden Vorschüsse und Darlehen in Höhe von 1 229 041,68 Pes. sowie die gemäss Art. 7 des Vertrages vom 10. März 1885 vorgestreckten Betriebsfehlbeträge nebst Zinsen = 9 171 893,22 Pes. Zur Bezahlung der sich hiernach ergebenden Gesammtschuld der Asturischen Gesellschaft von 14 950 934,90 Pes. nebst den auflaufenden Zinsen dieser Summe, sowie der künftigen Betriebsfehlbeträge nebst Zinsen, übergibt die letztere Gesellschaft der Nordbahn 44 000 auf den Inhaber lautende, unverzinsliche Berechtigungsscheine im Nennwerthe von je 500 Pes., zusammen also 22 Millionen Pesos.

Art. 5. Die geschaffenen 44 000 Berechtigungsscheine werden auf Grund von jährlichen, im Juli 1895 beginnenden Ausloosungen zurückgezahlt, wozu derjenige Theil des Reinertrages des Asturischen Netzes verwendet wird, welcher verbleibt a) nach Bestreitung der Kosten der Verwaltung, der Direktion und des Betriebes, b) nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie aller anderen auf den genannten Linien ruhenden Lasten und c) nach Abzug des Gewinnes, welcher an die neu zu schaffenden, gegen die gegenwärtigen 40 000 Asturischen Antheilscheine einzutauschenden 40 000 Nordbahn-Antheilscheine seinerzeit vertheilt werden wird. Die vollständige Tilgung der Berechtigungsscheine innerhalb der Konzessionsfrist der Asturischen Gesellschaft wird durch eine nach erfolgter Tilgung aufhörende Jahreszahlung von 333 500 Pes. gesichert, welche vom Jahre 1894 ab den Lasten des Asturischen Netzes hinzutritt und von der Nordbahngesellschaft gewährleistet wird.

Art. 6. Die Nordbahngesellschaft vertheilt an die Inhaber der bestehenden 350 000 Antheilscheine nach Maassgabe der Stückzahl 14 000 der erhaltenen Berechtigungsscheine, welche denjenigen Reinertrag des Nordbahnnetzes aus den Jahren 1885 bis 1888 darstellen sollen, welcher nicht vertheilt, sondern zur Deckung der Betriebsfehlbeträge des Asturischen Netzes zurückbehalten wurde.

Art. 7. Nach Genehmigung des Vertrages durch die Generalversammlungen der beiden Gesellschaften hat der Umtausch der bestehenden 40 000 Asturischen Antheilscheine gegen eine gleiche Anzahl von (den in Umlauf befindlichen nachgebildeten) Nordbahn-Antheilscheinen zu erfolgen. Die neuen Nordbahn-Antheilscheine haben dieselben Rechte wie die älteren, nehmen aber am Gewinn und an der Generalversammlung der Nordbahn erst vom 1. Januar 1894 ab, also für das Betriebsjahr 1893 theil.

Art. 8. Der Umtausch der Antheilscheine geschieht durch Vermittelung der Spanischen Kolonialbank und der Handelsvorschuss-Gesellschaft; wenn einzelne der Asturischen Antheilscheine zu dem Zeitpunkte, wo die neuen Nordbahn-Antheilscheine am Gewinne theilnehmen, noch nicht zum Umtausch angeboten sind, so werden die bezüglichen Nordbahn-Antheilscheine der Nordbahn zurückgegeben und von ihr zur Verfügung der Berechtigten aufbewahrt.

Die Spanische Kolonialbank und die Handelsvorschuss-Gesellschaft in Barcelona verpflichten sich wechselweise zur Beendigung der durch Art. 4 des Vertrages vom 10. März 1885 angeordneten Abrechnung der Asturischen Bahnen, indem sie alle Rechte und Pflichten der Verrechnungsmasse übernehmen.

Art. 9. Es wird ausdrücklich bemerkt und vereinbart, dass der gegenwärtige Vertrag keine Aenderungen der durch Art. 10 des Vertrages vom 10. März 1885 festgesetzten Verpflichtungen gegenüber dem Staat und den Gläubigern der ehemaligen Nordwestbahn-Gesellschaft enthält, und dass die Nordbahngesellschaft auch fernerhin gehalten ist, für die ursprünglichen Asturischen Linien, nämlich Palencia-Ponferrada-la Coruña, Leon-Gijon und Oviedo-Trubia gemäss dem Königlichen Erlasse vom 14. Februar 1880, dem Gesetze vom 19. Dezember 1879 und dem bei der Konzessionsvergebung gemachten Vorschlage eine besondere Betriebsrechnung aufzustellen.

Art. 10. Der Ueberlassungsvertrag vom 10. März 1885 behält Gültigkeit in allen Punkten, welche nicht durch gegenwärtigen Vertrag geändert sind. Dem letzteren treten auch die Spanische Kolonialbank und die Handelsvorschuss-Gesellschaft in Barcelona bei.

Andalusische Bahnen.

Zu Ende 1889 bestand das Anlagekapital der Andalusischen Eisenbahngesellschaft aus 153 372 665 Frcs., und zwar waren hiervon 30 000 000 Frcs. Antheilscheine, 120 956 198 Frcs. Schuldverschreibungen und 2 416 467 Frcs. gezahlte Staatsbeihilfen. Verwendet waren für die im Betriebe befindlichen Linien 115 640 080 Frcs., für die Linie Alicante-Murcia 15 721 228 Frcs., für die im Bau begriffenen Linien 13 168 551 Frcs. und für die Bergwerke von Belmez-Espiel 6 839 979 Frcs., zusammen also 151 369 838 Frcs., so dass Ende 1889 nur noch 2 002 826 Frcs. verfügbar waren.

Von den im Bau begriffenen Bahnen hatte die Linie von Puenta-Genil nach Linares bisher 13 098 515 Frcs. erfordert; auf der Theilstrecke zwischen Puenta-Genil und Jaen (122 km) sind die Bauarbeiten in ziemlich vorgeschrittenem Zustande, so dass auf 72 km Länge die Legung des Geleises nebst Beschotterung hat vergeben werden können. Für die Linie von Cabeza de Vaca nach Llerena sind wie im Vorjahre erst 70 035 Frcs. ausgegeben worden.

Die 800 km des Hauptnetzes ergaben eine Betriebseinnahme von 13 144 616 Frcs., gegen das Vorjahr 1 571 476 Frcs. mehr; die Ausgaben betrugen 5 502 314 Frcs. (nur 267 267 Frcs. mehr), und nahmen 41,86 % der Einnahmen in Anspruch; der Ueberschuss belief sich auf 7 642 302 Frcs., d. i. 1 304 208 Frcs. mehr als 1888. Dem Ueberschuss treten noch 97 294 Frcs. Nebeneinnahmen hinzu, so dass der Gesammtertrag des Hauptnetzes 7 739 596 Frcs. ergab. Die 101 km lange Linie Alicante-Murcia hatte eine Einnahme von 706 135 Frcs., eine Ausgabe von 529 200 Frcs. und demnach einen Reinertrag von 176 935 Frcs. Die Bergwerke von Belmez und Espiel ergaben 194 670 Frcs. an Reinertrag.

Nach Abzug der verschiedenen Lasten standen 1 740 013 Francs zur Verfügung der Generalversammlung; hiervon wurden 1 200 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 20 Frcs. an jeden der 60 000 Antheilscheine verwendet und 540 013 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Im Vorjahre hatte nur ein Gewinn von 15 Frcs. vertheilt werden können, während die ganze Vertheilung des diesjährigen Gewinnes 29 Frcs. für den Antheilschein, also fast das Doppelte ergeben hätte; es hat dies darin seinen Grund, dass die Antheilscheine nur einen geringen Bruchtheil von dem grösstentheils aus Anleihen bestehenden Kapitale ausmachen, so dass schon eine unerhebliche Mehreinnahme geeignet ist, den Gewinn in die Höhe zu schnellen, dafür aber auch ein bedeutender Rückgang der Einnahmen dem Unternehmen leicht gefährlich werden kann. Die Beschränkung, welche sich die Gesellschaft bezüglich der Gewinnvertheilung auferlegt hat, ist daher ganz geeignet, der Höhe des Gewinnes eine gewisse Stetigkeit zu geben.

Zum Schlusse geben wir noch eine Uebersicht über die Kosten und Ertragsverhältnisse der einzelnen Linien des Unternehmens.

Bezeichnung der Linien	Länge	Anlagekosten einschl. Betriebsmittel	kilometrische Betriebs- Einnahme	Ausgabe	Ueberschuss
	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Sevilla-Xeres-Cadix . . .	164	44 760 138	26 443	8 449	17 994
Utrera-Moron-Osuna . .	93	8 318 812	12 422	5 551	6 871
Osuna-la Roda	35	1 845 571	11 126	4 130	6 996
Xeres-San Lucar-Bonanza	29	2 535 965	7 943	4 764	3 179
Marchena-Cordova . . .	91	11 175 199	5 548	5 593	— 45
Cordova-Malaga	193	38 270 448 (Cordova-Malaga und Campillos-Granada zusammen)	23 477	8 416	15 061
Campillos-Granada . . .	124		10 612	5 927	4 685
Cordova-Belmez	71	8 733 947	9 480	6 303	3 177
Gesammtnetz	800	115 640 080	16 424	6 875	9 549

Wie oben angegeben wurde, waren von dem Anlagekapital der Gesellschaft Ende Mai 1889 nur noch 2 416 467 Frcs. verfügbar; die Verwaltung war daher genöthigt, zur Beschaffung der Baugelder für die Linie von Puenta-Genil nach Linares die durch die ausserordentliche Generalversammlung vom 8. Mai 1888 beschlossene bis zum Jahre 1986 zu tilgende 3 % Anleihe von 50 Millionen Francs — welche als erste Hypothek auf die Linie Puenta-Genil-Linares eingetragen und in 100 000 Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs.

eingetheilt ist — zur Hälfte zu begeben; 50 000 Schuldverschreibungen sind demnach am 30. Juni d. J. zum Preise von 337,50 Frcs. in Paris bei der Bank für Paris und die Niederlande, sowie bei deren Zweiganstalten in Brüssel, Genf und Amsterdam zur Zeichnung aufgelegt.

Die bezügliche Einladung zur Zeichnung enthält verschiedene Angaben über das Netz der Andalusischen Eisenbahngesellschaft, welche wir in folgendem wiedergeben. Die im Jahre 1876 gebildete Gesellschaft hat mit der Zeit durch Erwerbung bestehender Bahnen sowie den Bau neuer Linien ein Netz zusammengefügt, welches jetzt 901 km (einschl. Alicante-Murcia) umfasst, ferner befindet sich die 176 km lange Linie von Puenta-Genil nach Linares im Bau; ausserdem besitzt die Gesellschaft in dem Kohlenbecken von Belmez Kohlenbergwerke, welche ihr ihren Bedarf an Brennstoffen zu einem den Marktschwankungen nicht unterworfenen Preise liefern und noch die Bedürfnisse einer bedeutenden Kundschaft befriedigen. Die Andalusischen Bahnen berühren die bedeutendsten Städte von Südspanien: Sevilla, Malaga, Cadix, Murcia, Alicante, Granada und Cordova, und durchziehen äusserst reiche Landstriche, in denen der Feldanbau und die Gewerbe täglich grösseren Umfang annehmen.

Die z. Zt. im Bau begriffene Linie von Puenta-Genil nach Linares bildet einen untrennbaren Theil des gegenwärtigen Netzes der Andalusischen Bahnen; sie geht aus von der Station Campo-Real der Linie Cordova-Malaga und ist berufen, die kürzeste Verbindung zwischen den Städten Malaga, Granada und Madrid zu werden. Sie bildet einerseits die nördliche Mündung der im Bau begriffenen Bahn von Algeciras (Gibraltar) nach Bobadilla, andererseits bedient sie den wichtigen Bergwerks-Mittelpunkt Linares, dessen Hütten durch die leichtere Anfuhr der Kohlen von Belmez täglich eine grössere Thätigkeit entfalten; endlich lassen die von der Bahn durchschnittenen, dicht bevölkerten und gut angebauten Bezirke Lucena, Cabra, Baena, Alcaudete und Martos die Aufgabe bedeutender Oel- und Getreidefrachten erwarten. Nach den niedrigsten Veranschlagungen seitens der betreffenden Ingenieure und sonstigen Beamten wird die neue Linie etwa den gleichen Durchschnittsertrag wie das bestehende Netz ergeben, abgesehen von dem Verkehrszuwachs, welchen letzteres erfahren wird. Die bisherigen Anleihen der Gesellschaft erfordern an Verzinsung und Tilgung 1. der Schuldverschreibungen Sevilla-Xeres-Cadix = 1 965 730 Frcs., 2. der Schuldverschreibungen Cordova-Malaga = 180 825 Frcs. und 3. der 3 % Andalusischen Schuldverschreibungen = 4 585 462 Frcs., zusammen also 6 732 017 Frcs. Die Reinerträge der Gesellschaft nach Bestreitung sämmtlicher Lasten betrugen im Jahre 1885 = 1 295 688,14 Francs (20 Frcs. Gewinn auf den Antheilschein vertheilt), 1886 = 686 423,57 Frcs. (15 Frcs.), 1887 = 934 062,92 Frcs. (15 Frcs.), 1888 = 938 465,22 Frcs. (15 Frcs.) und 1889 = 1 738 748 37 Frcs. (20 Frcs. Gewinn). Da die Verzinsung und Tilgung der jetzt zur Ausgabe gelangenden 50 000 Schuldverschreibungen nur etwa 800 000 Frcs. beansprucht, so glaubt die Verwaltung die neuen Schuldverschreibungen als durchaus sicher empfehlen zu können, zumal später der Ertrag der Neubaustrecke demjenigen des bisherigen Netzes hinzutritt.

Bereits weiter oben haben wir den Vortheil, aber auch die Gefahr des in Spanien ganz allgemeinen Gebrauches, den weitaus grössten Theil des Anlagekapitals durch Anleihen zu beschaffen, gekennzeichnet; für die Andalusischen Bahnen kommt aber noch hinzu, dass ihnen nicht selten — wie eben jetzt — das drohende Schreckgespenst der Cholera vorschwebt. Nimmt aber der Asiatische Würgengel seinen pesthauchenden Weg über die sonst so gesegneten Fluren Andalusiens, so liegen — wie es frühere Jahre gezeigt haben — Handel und Wandel mit einem Schlage darnieder und die Eisenbahnwagen rollen leer über die Schienen. Gläubiger verlangen aber auch dann ihre Zinsen!

Konzessionsertheilung.

Konzessionen ohne Staatsbeihilfen sind ertheilt worden:

1. an Lopez in Madrid für die Linie Yecla-Jumilla auf 99 Jahre,
2. an Torrens für eine Lokalbahn von Los Blancos in der Sierra de Carthagena nach einer Station der Linie La Union-San Giness.

Eisenbahn Almansa-Valencia-Tarragona.

Diese Eisenbahngesellschaft erzielte im Jahre 1889 eine Einnahme von 12 241 413 Pes., welche bei einer Betriebsausgabe von 5 311 404 Pes. einen Reinertrag von 6 930 009 Pes. ergab; dieser letztere ist um 408 368 Pes. höher als im Vorjahre und überhaupt der höchste, welcher seit dem Bestehen der Bahn erzielt wurde.

An Gewinn konnten 6 % an die Antheilscheine vertheilt werden.

Kuba.

Um die Konzession für die Grosse Kubanische Centralbahn (vergl. Nr. 33 S. 345 d. Ztg.) haben sich die Generalbank von Madrid und eine Englische Gesellschaft beworben; die erstere verlangt die Gewährleistung von 8 % Zinsen auf ein Gesammtkapital von 14 199 000 Pes. seitens des Staatsschatzes der Insel Kuba mit der Bedingung, dass von dem Reinertrage der Bahn — wenn derselbe die Zinsengewähr übersteigt — 55 % dem Staate und 45 % der Gesellschaft zufallen sollen. Die Gesellschaft soll ihren Sitz in Madrid haben und den Spanischen Gesetzen unterworfen sein; ebenso soll das gesammte zum Bau und Betriebe verwendete Personal Spanischer Nationalität und auch die ganze Bahnausrüstung und die Betriebsmittel Spanischen Ursprungs sein. Die Englische Gesellschaft dagegen verlangt hauptsächlich, dass die Zinsbürgschaft nicht ausschliesslich zu Lasten des Staatsschatzes von Kuba, sondern direkt von der Spanischen Regierung übernommen werde.

Obwohl hiernach die Generalbank von Madrid die meiste Aussicht auf Erfolg zu haben schien, soll doch nach den neuesten Meldungen der Ministerrath beschlossen haben, beide Bewerbungen abzulehnen; aus welchen Gründen ist bisher nicht ersichtlich.

Eisenbahn Beïra-Alta.

Die Eisenbahn Beïra-Alta hatte im Jahre 1889 eine Betriebseinnahme von 2 055 119 Frcs., eine Ausgabe von 959 587 Francs und demnach einen Reinertrag von 1 095 531 Frcs., welcher um 182 330 Frcs. höher ist als im Vorjahr.

An Gewinn sind 8,40 Frcs. auf den Antheilschein vertheilt worden. Kr.

Aus Nordamerika.

Projekt einer transkontinentalen Eisenbahn.

Der Präsident der Vereinigten Staaten hat dem Senate ein Schreiben des Staatssekretärs Mr. Blaine mitgetheilt, in welchem derselbe den von der Internationalen Amerikanischen Konferenz ausgearbeiteten Plan einer transkontinentalen Eisenbahn zur weiteren Veranlassung bekannt gibt. Durch die projektirte Linie soll eine direkte Verbindung zwischen den Vereinigten Staaten und den übrigen Amerikanischen Republiken hergestellt werden. Durch einen in der Konferenz angenommenen Beschluss ist festgestellt worden, dass diese Eisenbahnlinie neutrales Terrain vorstellen soll; den Baumaterialien ist zollfreie Einfuhr und der Bahn selbst vollständige Steuerfreiheit zugesichert.

Unfälle auf Eisenbahnen.

Dem „Reichsanzeiger" entnehmen wir über die Unfälle auf Nordamerikanischen Eisenbahnen auszugsweise folgendes: Nach der von dem Vorsteher des Statistischen Büreaus des Bundesverkehrsamtes mitgetheilten Zusammenstellung der Eisenbahnunfälle des Jahres 1888/89 (1. Juli bis 30. Juni) wurden im Jahre 1888/89 auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 5 823 Personen getödtet und 26 309 Personen körperlich verletzt. Wir bemerken hierzu, ohne weitere Schlüsse daraus ziehen zu wollen, vielmehr nur, um einen ungefähren Vergleichsmaassstab zu geben, dass im Jahre 1888 die Zahl der auf den Eisenbahnen getödteten Personen in England 977, die Zahl der verletzten 8 807, in Deutschland im Jahre 1888/89 die Zahl der im Eisenbahnbetriebe getödteten Personen 562 (ausschliesslich der Selbstmörder), der verletzten 1 447 betrug. Vergleicht man die Zahl der getödteten und verletzten mit der Zahl der beförderten Reisenden, so kam in den Vereinigten Staaten, woselbst in 1888/89 472 171 343 Personen gefahren wurden, 1 Getödteter auf 1 523 133 und 1 Verletzter auf 220 024 Reisende. Zur besseren Würdigung der Gefahren, welchen die Eisenbahnbeamten ausgesetzt sind, wird von dem Vorsteher des Statistischen Büreaus des Bundesverkehrsamtes noch angegeben, dass die Gesammtzahl der bei den Eisenbahnen angestellten Personen 704 736 betragen hat, welche für den vorliegenden Zweck in Fahrbeamte, Weichensteller, Flaggensignalwärter, Bahnwärter und andere Beamte eingetheilt sind. Aus der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, wie viel Personen der betreffenden Beamtengruppe getödtet bezw. verletzt wurden.

Beamtengruppen	Zahl	Tödtungen	Verletzungen
Fahrbeamte	137 334	1 179	11 301
Weichensteller, Signalflagger und Bahnwärter	33 344	229	2 155
Andere Beamte	517 820	536	6 360
Vorstehend nicht berücksichtigte Beamte	16 238	28	214
zusammen	704 736	1 972	20 030

Hiernach betrugen die Tödtungen 0,28 % und die Verletzungen 2,84 % der Gesammtzahl der dienstthuenden Beamten.

Güterwagen höherer Tragfähigkeit.

Der Ingenieur Jefferds hebt in der „Schweizerischen Bauzeitung“ die Vortheile hervor, welche die Güterwagen höherer Tragfähigkeit gewähren. Die „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“, welcher die nachstehende Zusammenstellung entnommen ist, bemerkt dazu, dass der Vergleichung zwischen den gewöhnlichen Englischen Kohlenwagen und den Amerikanischen Güterwagen, welche auf zwei vierrädrigen Drehgestellen laufen, bei der Berechnung eine Arbeitsleistung von 1000 t Kohle auf 80 km Entfernung mit leer zurückkehrenden Wagen zu Grunde gelegt ist.

	Englische Wagen	Amerikanische Wagen
Anzahl der erforderlichen Wagen	125	34
Eigengewicht eines Wagens . . . . t	5,5	8,5
Ladefähigkeit eines Wagens . . . . „	8	30
Anzahl der laufenden Räder	500	272
Länge des Wagenzuges . . . . . . m	686	352
Zurückgelegte Wagenkilometer	20000	5440
Bewegte todte Last hin und zurück . t	1375	578
Geleistete Tonnenkilometer	80000	80000
Todte Tonnenkilometer	110000	46240
Prozentsatz der Nutz-Tonnenkilometer	42,10	63,37
Prozentsatz der todten Tonnenkilometer	57,90	36,63
Mittlere Kosten auf 1 tkm . . . . ₰	3,4	1,09
Gesammte Kosten für 80 tkm . . . ℳ	268	86,08
Mittlerer Wagenpreis auf 1 t Ladefähigkeit . . . . „	158	118
Mittlere jährliche Ausbesserungskosten in Prozenten der Wagenpreise . . .	8 3	1,0

Ein neuer Fernsprecher

ist in Newhaven, Conn., in Gebrauch genommen worden. Derselbe kann, wie „Western Electrician“ mittheilt, erst benutzt werden, nachdem die Gebühr dafür entrichtet ist. An dem Apparat befinden sich 5 Schlitze zur Aufnahme eines Nickels bezw. eines 20 Centstückes, eines viertel, eines halben oder ganzen Dollars. Es entspricht dies den Fernsprechgebühren nach den verschiedenen Orten innerhalb und ausserhalb des Staates. Will man den Fernsprecher benutzen, so ruft man erst, wie bei den gewöhnlichen Fernsprechern, die Centralstation an und nennt dann die betreffende Stelle, mit welcher man sprechen will. Ist dies geschehen, so muss der Anrufende den Gebührenbetrag zunächst in den betreffenden Schlitz werfen. Bei einem Nickel läutet eine Glocke mit hohem Ton, bei 25 Cts. ist der Ton tiefer und bei ½ D. ist der Ton gleich dem einer mittleren Thürklingel. Der Ton bei Einwurf von 1 D. ist ähnlich dem einer Feuer-Alarmglocke. Der Ton der Glocke gibt das Zeichen, an den Apparat zu treten und zu sprechen.

Urtheile des Reichsgerichts.

Kapitalisirung der ermittelten Jahreserträge eines enteigneten Grundstücks nach dem Zinsfuss von 4 oder 5%? Den Klägern ist auf Antrag des Beklagten durch Beschluss des Bezirksausschusses zu Marienwerder vom 24. Dezember 1886 von ihrem Rittergut Gr. eine grössere Fläche, unter Festsetzung der ihnen vom Beklagten zu gewährenden Entschädigung auf 89615,27 ℳ, enteignet. Gegen diesen Beschluss haben die Kläger den Rechtsweg beschritten. Sie machen unter anderm folgende Ausstellungen: Da, wo die Entschädigung durch Kapitalisirung von Jahresbeträgen gewonnen werde, müsse nicht der zwanzigfache, sondern der fünfundzwanzigfache Betrag angesetzt werden.

Aus den Gründen des Revisionsurtheils:

In dem Enteignungsbeschlusse ist die Kapitalisirung zu 4% abgelehnt, weil in diesem Punkte nicht die augenblickliche Lage des Geldmarktes, sondern ein grösserer Durchschnittszeitraum als maassgebend zu Grunde zu legen sei, dem ein Zinsfuss von 5% entspreche.

Das Berufungsgericht begründet seine abweichende Entscheidung in folgender Weise. Die Umrechnung der ermittelten Jahresbeträge an Nutzungen, Abgaben usw. in Kapital müsse den zur Zeit der Entstehung des Entschädigungsanspruches vorliegenden örtlichen Verhältnissen entsprechend erfolgen; denn der volle Werth des abzutretenden Grundstücks einschliesslich der enteigneten Zubehörungen und Früchte, in welchem die Entschädigung zu bestehen habe, werde in Kapital nur dann richtig zum Ansatz gebracht, wenn dem Beschädigten eine Geldsumme gewährt werde, deren jährliche Zinsen dem Geldwerthe der jährlichen Nutzungen des enteigneten Landes gleichkommen. Bei Bemessung der Höhe der Kapitalsumme nach der Jahresnutzung sei vor allem auf die zur Zeit der geschuldeten Entschädigung am Orte ihrer Leistung obwaltenden Verhältnisse, auf später eintretende aber nur insoweit Rücksicht zu nehmen, als sie in sicherer Aussicht stehen. In ganz Westpreussen sei der übliche Zinsfuss bei sicherer Kapitalanlage längst schon vor Ende des Jahres 1886, der Zeit der geschuldeten Entschädigung, auf 4% und darunter gesunken, und eine Erhöhung dieses herrschenden Zinsfusses stehe durchaus nicht in sicherer Aussicht. Es könne deshalb nur der jetzt geltende Zinsfuss von höchstens 4% in Betracht gezogen werden und führe dieses zu einer Kapitalisirung der Jahresbeträge mit mindestens 25.

Das Berufungsgericht gelangt hier auf demselben Wege, welchen das Reichsgericht bisher angewiesen, beziehungsweise gebilligt hat (vergl. V. 167/83 Gruchot's Beiträge Bd. 28, S. 255, Preussisches Justizministerialblatt 1884 S. 44 ff.; V. 174/87, V. 235/88; Bolze, Bd. V Nr. 869, Bd. 7 Nr. 761; V. 34/89), nämlich unter Berücksichtigung der ihm bekannten örtlichen und zeitlichen Zinslage und des Umstandes, dass in absehbarer Zeit eine Aenderung hierin nicht zu erwarten steht, für die Provinz Westpreussen zu einem anderen Resultate, als in einer früheren Entscheidung (V. 174/87) für dieselbe Provinz gefunden wurde, indem es die Jahreserträge nach dem Zinsfusse von 4% kapitalisirt, um so den für die Entschädigungssumme maassgebenden Werth konkret festzustellen. Da die Anwendung des 4% Zinsfusses bei Berechnung des Kapitalwerthes nicht auf einem Rechtssatze, sondern lediglich auf thatsächlichen Erwägungen beruht, so ist die Anfechtung mittelst der Revision ausgeschlossen. Dafür, dass gerade mit Rücksicht auf die Kapitalisirung mit dem zwanzigfachen Betrage in dem Enteignungsbeschlusse die Höhe der Entschädigung festgesetzt sei, dass also eine solche Kapitalisirung einen nothwendigen Faktor in der Entschädigungsberechnung bilde, welcher nicht, ohne das Resultat in Frage zu stellen, geändert werden dürfe, bietet die Begründung des Enteignungsbeschlusses keinen Anhalt. Auch ist nach dieser Richtung von dem Beklagten nichts geltend gemacht. Das Reichsgericht hat allerdings ausgesprochen (V. 235/88. V. 34/89), dass der Eigenthümer nicht verlangen könne, dass ihm ein Kapital gezahlt werde, dessen Zinsen bei sicherer hypothekarischer Anlage ihm den gleichen Ertrag gewähren, wie das enteignete Grundstück gewährt hat. Dem widerspricht das Berufungsgericht aber nicht, indem es überhaupt nur den üblichen Zinsfuss bei sicherer Kapitalanlage für berücksichtigungswerth hält. Denn in den früheren Entscheidungen kamen ganz andere örtliche Verhältnisse, diejenigen der Stadt Berlin, in Betracht und eine sichere *hypothekarische* Anlage ist nicht gleichbedeutend mit einer sicheren Anlage überhaupt. Dass nur *eine sichere* Kapitalanlage als ein Aequivalent für ein seiner Natur nach die grösstmögliche Sicherheit gewährendes Grundstück angesehen werden kann, ist selbstverständlich, und das Gegentheil hat das Reichsgericht nicht ausgesprochen.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. März 1890 in Sachen F. w. Reichsmilitärfiskus.)

Bücherschau.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 21. Auflage. Ende Juli 1890. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 7 ℳ.

Die erschienene 21. Auflage des genannten Werkes, welches für 1890 vollständig umgearbeitet worden ist, gibt den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes zum 1. Juli d. J. an.

Wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage gewesen sind, ersieht man neben dem ergänzten Adressenverzeichnisse der Bahnverwaltungen aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der vorigen Auflage bis zum Juli d. J. in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke zu berücksichtigen waren.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben, wie in der letzten (20.) Auflage.

Den Mittelpunkt dieser eisenbahngeographischen Darstellung bilden selbstverständlich die Stationen, deren Betriebsvorrichtungen, Entfernungen, Verkehrsbeziehungen, geographische und politische Lage, sowie ferner deren Verhältnisse zu den an den Stationen gelegenen Telegraphen-, Post- und Zollämtern. Dieser Theil des Werkes ist zweifellos der werthvollste, da die Bahnverwaltungen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der angrenzenden Länder nach dem vom Verfasser aufge-

stellten System die hier gebotenen genauen Angaben auch in diesem Jahre geliefert haben, welche nach sorgsamster Revision des Satzes zum Abdruck gebracht wurden.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich zum Zwecke des raschen Gebrauchs nicht nur angegeben, an welcher Bahn jede Station liegt und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw., sondern es ist auch bei der neuen Auflage zum ersten Male hinter den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Stationsnamen die Seitenzahl des geographischen Theils des Stationsverzeichnisses, auf welcher die Station des betreffenden Bahngebiets aufgeführt ist, in [ ] beigefügt worden; ferner ist wie bisher die Nummer wiederholt, welche jede Station in dem vorangehenden geographischen Theil erhalten hat. Dieser Theil gibt das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört usw., sondern sich auch über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell zu unterrichten.

Verschiedenes.

Preussischer Beamtenverein.

Der Preussische Beamtenverein, welcher am 1. Juli 1876 ins Leben gerufen worden ist, sucht auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und Selbsthilfe die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Beamtenstandes zu befriedigen.

Aufnahmefähig sind Reichs-, Staats- und Kommunalbeamte, Geistliche, Lehrer, Aerzte, Rechtsanwälte, sowie auch die im Vorbereitungsdienste zu diesen Berufszweigen stehenden Personen.

Der Verein schliesst Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnissgeld-Versicherungen ab und gibt an seine Mitglieder Kautions- und andere Policen-Darlehen. Die Lebensversicherung behält auch im Kriegsfalle bis zur Höhe von 20 000 ℳ, sofern dieselbe am Mobilmachungstage mindestens 3 Monate in Kraft war, ihre Gültigkeit unentgeltlich bei.

Der Versicherungsbestand betrug mit Ende 1889: 13 023 Lebensversicherungs-Policen über 52 450 650 ℳ, 6 248 Kapitalversicherungs-Policen über 13 927 660 ℳ und 4 403 Begräbnissgeldversicherungs-Policen über 1 784 800 ℳ, zusammen 23 674 Policen über 68 163 110 ℳ Kapital, ferner 269 Leibrentenversicherungs-Policen über 98 560 ℳ jährliche Rente.

Chignecto-Schiffseisenbahn in Canada.

Wie wir bereits in Nr. 13 S. 146 d. Ztg. mittheilten soll diese Bahn dazu dienen, um den bedeutenden Umweg, welchen die Schiffe bisher infolge Umschiffung der langgedehnten Halbinsel Nova Scotia und in ungünstigen Fällen sogar nach der weiter nördlich gelegenen Insel Breton machen müssen, zu vermeiden. In Zukunft werden die Schiffe entlang des Festlandes in die Bucht von Fundy eintreten, an deren nördlichem Ende die etwa 17 Englische Meilen lange Schiffseisenbahn beginnt. Durch Benutzung derselben können die Schiffe sofort in die Northumberlandstrasse und in den Golf von St. Lawrence, d. i. auf den direkten Weg nach der bedeutenden Handelsstadt Quebec gelangen. Am 4. Juni d. J. hat nun in London die Generalversammlung der schon vor einiger Zeit gebildeten Gesellschaft stattgefunden, in welcher über den bisherigen Fortschritt der Arbeiten Bericht erstattet wurde. Die Regierung von Canada unterstützt dieses Unternehmen finanziell in Anbetracht der erheblichen Vortheile, welche dem Handel von Canada hieraus erwachsen, indem dieselbe durch 20 Jahre hindurch eine jährliche Subvention von 35 000 £ dem Unternehmen zuwendet. Das genehmigte Anlagekapital beträgt 650 000 £ und zwar 300 000 £ in 7 % Vorzugsaktien, 100 000 £ in gewöhnlichen Aktien und 250 000 £ in 5 % Obligationen. Die Regierung ist erst berechtigt, an dem Reinerträgnisse zu partizipiren, wenn die aus demselben für die Aktien entfallende Dividende 42 000 £, d. i. 10,5 % des gesammten Aktienkapitales übersteigt. Nach den Berechnungen der Gesellschaft würde, um diese Dividende zu erreichen, nur ein Tagesverkehr von 3 Schiffen mit je 1 000 t während 200 Navigationstagen erforderlich sein. Nun betrug der bisherige Schiffsverkehr im Golf von St. Lawrence für ein- und auslaufende Schiffe zusammen im Jahre 1887 bereits 6 241 164 t und in der Fundybucht 2 618 144 t. Wenn daher auch nur ein kleiner Theil dieses Verkehres die neue Bahn benutzt, so ist deren Rentabilität gesichert. Am Nordrande der Chignectobay, welche selbst wieder einen Theil der Fundybai bildet, wird ein Bassin von 500′ Länge und 300′ Breite hergestellt, mit einem Schleusenthore von 60′ Weite und 30′ Höhe. An einem Ende des Bassins wird ein Hebedock von 230′ Länge und 50′ Breite erbaut. Dieses Hebedock erhält 20 hydraulische Pressen, um die Schiffe auf 40′ Höhe zu heben. Das Schiff tritt zur Fluthzeit in das Bassin und hierauf in das Dock. Sodann wird dasselbe in entsprechende Stellung zwischen die hydraulischen Pressen und oberhalb eines mit Geleisen versehenen Rostes sowie eines auf Rädern ruhenden Schiffswagens gebracht. Dieser Wagen besitzt in Entfernungen von 7—8′ Klötze, an welche sich sowohl der Schiffskiel als auch die Schiffswände anlegen können. Hierauf wird der Rost, Schiffswagen und das Schiff durch die Pressen emporgehoben, bis die Schienen des Rostes auf die Höhe der Eisenbahn gelangt sind. Das zu hebende Maximalgewicht wird einschl. Rost und Wagen mit 3 500 t bemessen, wobei ein beladenes Schiff von 2 000 t Laderaum oder 1 000 Registertonnen angenommen wird. Die Eisenbahn ist auf die ganze Länge von 17 Engl. Meilen in vollständig gerader Linie und nahezu waagerecht gelegen, indem die stärkste Steigung der Bahn nur 2 ‰ beträgt. Als Fahrgeschwindigkeit sind für die Schiffswagen 10 Engl. Meilen = 16 km in der Stunde in Aussicht genommen. Sobald der Wagen sammt dem Schiffe am anderen Ende der Eisenbahn angelangt ist, wird derselbe abermals durch eine hydraulische Pumpenanlage in das Meeresniveau gebracht, worauf Dampfer ihre Maschinen sofort in Thätigkeit setzen und abfahren können, während Segelschiffe ins freie Fahrwasser hinausgeschleppt werden. Das Heben, die Beförderung und das Senken der Schiffe wird etwa 2 Stunden erfordern.

Die grösste Drehbrücke.

Im Hafen von Newyork ist nach den „Annales des travaux publics“ im Laufe des vergangenen Jahres eine Drehbrücke hergestellt worden, welche wegen ihrer bedeutenden Ausdehnung Beachtung verdient. Diese Brücke, welche von Arthur Kill konstruirt wurde, verbindet das Festland mit Staten-Island, einer für den Hafen Newyorks ausserordentlich wichtigen Insel. Der Bau der Brücke begann nach Vollendung der sehr umfangreichen Vorarbeiten bezüglich der Wahl des Aufstellungsortes, der Wassertiefe, der Geschwindigkeit der Strömungen usw. im Jahre 1887 und wurde fast ohne Unterbrechung auch während der Winterszeit fortgesetzt; denn nur an 10 Tagen war man durch eingetretene heftige Kälte, welche die Aufführung des Mauerwerkes unmöglich machte, zur Einstellung der Arbeiten gezwungen.

Die Brücke besteht aus einem drehbaren Tragsystem von 148,95 m Länge und 4,80 m Breite, mit einem Gewichte von 656 t, an welchem sich beiderseits feste Brückenkonstruktionen anschliessen. Bei geöffneter Brücke hat der freie Raum für die Durchfahrt der Schiffe auf der Seite von Staten-Island eine Breite von 61,8 m und auf der gegenüberliegenden Seite eine solche von 64,2 m. Wenn die Brücke geschlossen ist, spielen die beiden Theile des beweglichen Trägers gleichsam die Rolle von fixen, auf zwei Stützpunkten ruhenden Trägern; ist jedoch die Brücke für den Durchgang der Schiffe geöffnet, so werden die 2 Theile des beweglichen Trägers gleich konsolenförmigen Konstruktionen von stählernen Stützen getragen, welche von dem als Zapfen dienenden Brückenpfeiler auslaufen. Die Höhe der Brücke über diesem Pfeiler beträgt 16,2 m. Das ganze Gewicht des beweglichen Trägers ist auf 8 gleich weit von einander entfernte Punkte der Lauffläche des Pfeilers vertheilt. Die 54 konischen Führungsrollen sind aus Gussstahl erzeugt, haben Durchmesser von 0,45 m, bezw. 0,425 m, eine Dicke von 0,025 m und sind mit dem stärkeren Ende nach aussen gerichtet.

Der Zahnkreis, welcher zum Drehen der Brücke dient, besitzt einen Durchmesser von 9,025 m. Die Maschinen sind in einem entsprechenden Maschinenhaus, das 6 m über dem Brückenbelag liegt, untergebracht. Von diesem Maschinenraum aus kann man jede Bewegungsphase des drehbaren Brückenträgers kontroliren, da ein Indikator genau die jeweilige Lage desselben in jedem Augenblick erkennen lässt. Neben den Maschinen sind die Dampfkessel aufgestellt. Auf der Lauffläche der Brücke befinden sich auch Winden und Hebemaschinen, welche nothwendig sind, um das Drehen der Brücke von Hand aus, und zwar mittelst Hebeln für den Fall zu bewerkstelligen, als die Maschinen beschädigt würden und deshalb augenblicklich ausser Betrieb gesetzt werden müssten. Man rechnet, dass $2\frac{1}{2}$ Minuten für das Oeffnen der Brücke nothwendig sein werden; es ist jedoch wahrscheinlich, dass diese Zeit in der Praxis eine noch geringere sein wird.

Jeder der beiden festen Träger hat eine Länge von 45 m und eine Breite von 7,5 m. Die Brückenrampen sind als Holzträger auf hölzernen Gerüsten aufgeführt, welch letztere in einiger Entfernung von dem Ufer stehen, da dieses unmittelbar am Flussrande niedrig und sumpfig ist. Die gemauerten, mittelst Caissons hergestellten Pfeiler sind auf Felsen gegründet und reichen die drei im Wasser befindlichen Pfeiler 6, 7,7 und 9 m unter die Wasserfläche hinab.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarkohlentarif Nr. 11 vom 15. November 1888. (Verkehr nach Südbayern.) In Nachtrag II ist auf Seite 4 die Entfernung Spittel-Lindau mit 408 km, und auf Seite 5 die Entfernung Stieringen - Wendel - Nördlingen Landesgrenze mit 365 km richtig zu stellen.

Köln, den 9. August 1890. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der Crefelder Eisenbahngesellschaft in Crefeld wird die neu errichtete Uebergangsstation Viersen, welche sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehre dient, am 15. d. Mts. dem Betriebe übergeben. Von diesem Tage ab wird die bisherige Haltestelle Viersen-Rahser sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr aufgehoben.

Berlin, den 13. August 1890. (1794)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. In der Nacht vom 9. zum 10. August l. J. musste der Umschlagsverkehr in unserem Umschlagplatze Tetschen - Laube wegen Hochwassers eingestellt werden. Die Dauer der Einstellung ist nicht zu bestimmen.

Wien, am 12. August 1890. (1795)
Die Betriebsdirektion.

4. Güterverkehr.

Elbumschlagsverkehr Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen. Am 1. September 1890 gelangt Nachtrag III zum Tarif für den obengenannten Verkehr zur Einführung, welcher Ergänzungen der Ausnahmetarife und der Kurszuschlagstabellen enthält.

Dresden, am 9. August 1890. (1796)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. d. Planitz.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. September d. J. treten die Nachträge XII zu Heft 1, IX zu Heft 2 und III zu Heft 3 des Verbandsgütertarifs in Kraft. Dieselben enthalten neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr und für die Ausnahmetarife 5a und b (Getreide, Kleie), 6a und b (Holz), 11 (Caolin), 15a und b (Gurken), 17 (Holzstoff), 25 (Thonerde), 27 (Kalk) und 32 (Schiefer) für verschiedene Stationen, sowie neue, höhere Kurszuschläge — vergl. wegen letzterer auch die diesseitige Bekanntmachung vom 12. Juli 1890. Die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Turnau (S. N. V. B.) und Königstein, Mügeln bei Pirna, Pirna und Schandau treten am 15. Oktober d. J. ausser Kraft, so dass letztere Stationen künftig nur direkten Verkehr mit der Station Turnau (B. N. B.) unterhalten.

Die vorbezeichneten Nachträge sind durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 9. August 1890. (1797)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 15. d. Mts. tritt zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Aenderungen, Entfernungen und Frachtsätze für die Oldenburgische Station Tettens und für die Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt b/Halberstadt, Eilenstedt, Nienburg a/S., Schwanebeck und Vogelsdorf des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Ausnahme-Tarifsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr.

Magdeburg, den 13. August 1890. (1798)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt der Ausnahmetarif für Schiefertafeln, Griffel und Märbel von Stationen der Werrabahn nach Frankfurt a/M.-Ostbahnhof, -H. L. B. und -Hafen ausser Kraft. Vom genannten Tage finden für die bezüglichen Sendungen die Frachtsätze des regelmässigen Tarifs Anwendung.

Erfurt, den 12. August 1890. (1799)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Die durch Nachtrag III eingeführten Entfernungen für die Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eisenstedt, Nienburg a. d. Saale, Schwanebeck und Vogelsdorf des Direktionsbezirks Magdeburg treten erst vom Tage der Betriebseröffnung an in Kraft.

Erfurt, den 12. August 1890. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Thüringischer Verbands Vieh etc. - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September 1890 treten zwischen den Stationen Freyburg a/U., Gehofen, Laucha, Nebra und Rossleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Zwickau der Königlich Sächsischen Staatsbahn andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. August 1890. (1801)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Gütertarif. Am 1. September d. J. treten der Nachtrag X zu Heft 1 und der Nachtrag I zu Heft 3 in Kraft. Dieselben enthalten neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr und für die Ausnahmetarife 6 a und b (Holz), 11 (Caolin), 27 (Kalk), 33 (Magnesit) und 34 (Schilf) des Heftes 1 und 5 a u. b (Tabakslauge und Tabaksjauche), sowie 6 (Schiefer) des Heftes 3, endlich neue höhere Kurszuschläge — vergl. wegen letztere auch die Bekanntmachung vom 12. Juli d. J. Die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 (Eisen und Stahl) zwischen Villach und Gera bezw. Görlitz gelten erst vom 1. Oktober d. J. ab.

Die Nachträge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, den 9. August 1890. (1802)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Breslau. Vom 10. August d. J. ab ist die Haltestelle Oudler des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), welche bis dahin nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden. Demzufolge treten die im Nachtrag III zum Tarif Köln (linksrheinisch)-Breslau unter laufender Nr. 5 aufgeführten Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Oudler vom genannten Tage ab in Kraft.

Die auf Seite 10 des beregten Nachtrags III unter laufender Nr. 5 angebrachte Anmerkung ist zu streichen.

Breslau, den 15. August 1890. (1803)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 15. d. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen und Koks nach den Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien - Startsch - Trebitsch) ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Station Wien Oesterr. Nordwestbahn. Druckabzüge des Nachtrags sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 14. August 1890. (1804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif. Am 20. August d. J. wird die Station Costau in den für Eisenerze, Kiesabbrände und Puddelofen- etc. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des diesseitigen Lokal - Gütertarifs als Versandstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 14. August 1890. (1805)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Staatsbahn - Gütertarif Altona - Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. Februar 1889 der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält u. a. neue bezw. abgeänderte Kilometerentfernungen für die Stationen Meine, Münchehof, Rötgesbüttel und Spandau Lehrter Bahnhof des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Stärke und Stärkefabrikate nach Hamburg, zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betreffenden Güter - Abfertigungsstellen unentgeltlich — soweit der Vorrath reicht — zu beziehen.

Altona, den 12. August 1890. (1806)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt der Tarifnachtrag II in Kraft, welcher neben einigen Aenderungen in den Frachtsätzen die Bestimmung enthält, dass von oben genanntem Tage ab den Taxen im Abschnitt II A und II B des Tarifs vom 1. August 1889 die Beträge der Zuschlagstabelle d bis auf weiteres zugerechnet werden.

Meiningen, den 11. August 1890. (1807)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg, seewärts. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen die Häfen Dedeagatsch und Burgas in den Verband einbezogen, Berichtigungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen, der Güterklassifikation und der Tariftabellen durchgeführt und die Namen der Agenten an den überseeischen Empfangshäfen bekannt gegeben werden.

Die bei Station Seidenberg berichtigten höheren Frachtsätze treten erst am 26. September d. J. in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrags werden — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich durch die Güter-Abfertigungsstellen abgegeben.

Altona, den 13. August 1890. (1808)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Transport von Märbel, Griffel und Schiefertafeln in vollen Wagenladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen mit der Bestimmung nach Belgien und Holland oder darüber hinaus, gelangen mit Wirksamkeit vom 1. September l. J. folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:

	Gustavsburg transit	Mainz (Hafen)	Mannheim transit und Ludwigshafen a/Rh. transit
	für 100 kg in Mark		
Asch	1.44	1,45	1,57
Bayreuth	1,25	1,27	1,38
Eger	1,52	1,54	1,59
Eisenstein	1,86	1,88	1 89
Franzensbad	1,51	1,53	1,61
Fürth	1,00	1,02	1,09
Furth i/W.	1.59	1.61	1,62
Hof	1,36	1,38	1,50
Kronach	1,11	1,13	1,25
Lichtenfels	1,03	1,05	1,16
Ludwigsstadt	1,23	1,25	1,36
München C.B.	1,64	1,66	1,42
Nürnbg. C. B.	1,03	1,05	1,06
Oberndorf-Schweinf.	0,72	0,74	0,85
Probstzella	1,25	1,27	1,39
Schweinfurt	0,73	0,75	0,86

München, den 5. August 1890. (1809)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. Bayr. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20/8. August cr. tritt für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Danzig und Neufahrwasser über Homel-Brest-, bezw. Minsk-Baranowitschi-Bialystock-, bezw. Wileyka-Warschau-Illowo ein direkter Tarif in Kraft. Derselbe ist bei den betheiligten Deutschen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, am 11. August 1890. (1810 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Magdeburg. Am 15. d. Mts. tritt zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 17 in Kraft.

Durch denselben werden die Stationen der Unterelbeschen Eisenbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der bezl. Tarifsätze des Niederdeutschen und Nord-Ostseeverbandes in vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ferner enthält der Nachtrag ausser einigen Ergänzungen und Aenderungen neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Jerxheim-Nienhagen und Calbe a/S.-Bernburg, sowie für Münchehof, Speele und Volpriehausen, Ausnahme-Tarifsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 nach Meine und Rötgesbüttel.

Magdeburg, den 11. August 1890. (1811)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen dieser Gebiete. Die Station Zeche Gneisenau b. Derne der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn wird mit dem 20. d. Mts. für den Versand von Koks in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 10. August 1890. (1812)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. September d. J. wird der Ausnahmetarif R für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben auch für den Verkehr zwischen den Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn einerseits und den Niederländischen Stationen andererseits eingeführt.

Der Frachtberechnung werden die im Nachtrag 4 zum Tarifheft 2 enthaltenen Entfernungen zu Grunde gelegt, mit der Maassgabe jedoch, dass sie bei Kartoffeln und Rüben um 20% erhöht werden.

Elberfeld, den 19. August 1890. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona- und Berlin-Erfurt. Vom 15. August 1890 ab finden die in den obenbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch auf die von Station Eisenberg der Eisenberg-Crossener Eisenbahn abzufertigenden Sendungen Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. August 1890. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Bromberg etc. Mit dem 1. Oktober 1890 wird die in dem vorbezeichneten Verkehre bestehende direkte Abfertigung von Gütern von und nach den Stationen Dt. Eylau Stadt, Gr. Koschlau, Loebau i. W., Marienburg M. M. E., Mlawa, Mlecewo, Montowo, Mortung, Nicolaiken, Riesenburg, Rosenberg, Rybno, Weissenburg i. W. und Zajonszkowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aufgehoben.

Köln, den 9. August 1890. (1815)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung des VI. Nachtrages zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. September n. St. 1890 gelangt der VI. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Verkehre zwischen Norddeutschland und Südwestrussland, vom 1. Oktober n. St. 1887 zur Einführung. Derselbe enthält

1. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und
2. Uebergang von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Elberfeld in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.).

Wien, am 8. August 1890. (1816)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Mit 1. September d. J. tritt der Theil I Güterklassifikation für die Elbeumschlagsverkehre in Kraft.

Derselbe hat Gültigkeit für den Verkehr zwischen Oesterreich, West-Oesterreich, Nordwest-Böhmen, Ungarn, Galizien und Südwest-Russland und den Elbeumschlagsplätzen: Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Laube.

Die in den bezüglichen Tarifen und Nachträgen enthaltene „Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses" (Güterklassifikation) wird hierdurch mit gleichem Tage ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des „Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre" können von den betheiligten Bahnen, insbesonders aber von der unterzeichneten Generaldirektion bezogen werden.

Wien, am 13. August 1890. (1817)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Berichtigungsbatt zu Tarif Theil IIa, Heft 1. Zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Tarife Theil IIa, Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband gelangt ein Berichtigungsblatt, enthaltend Druckfehlerberichtigungen, zur Hinausgabe.

Wien, am 2. August 1890. (1818)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
gleichzeitig namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr. Erhöhung der Kurszuschläge. Vom 1. September 1890 bis auf weiteres gelangen hinsichtlich des Ausnahmetarifes für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galizische Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen, gültig vom 1. April 1890, die Kurszuschläge nach Tabelle D (Seite 9 des Tarifes) zur Anwendung.

Wien, am 4. August 1890. (1819)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Güterverkehr. Tarifänderungen infolge des Standes der Oesterr. Währung. Mit Rücksicht auf den Stand der Oesterr. Währung treten mit Wirkung vom 1. September 1890 bis auf weiteres hinsichtlich der Gütertarife des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbandes folgende Bestimmungen in Kraft, und zwar: Es finden Anwendung

a) rücksichtlich des 1. Heftes zu Theil III die mit e bezeichneten Frachtsätze (siehe daselbst Pos. 4 der Tarifbestimmungen Seite 7),
b) rücksichtlich des 3. Heftes zu Theil III die unter b bezeichneten Zuschlagstaxen (siehe Pos. 7 und 8 des II. Nachtrages, Seite 8—11 und Pos. 4 des III. Nachtrages, Seite 6).

Wien, am 10. August 1890. (1820)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

5. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Behufs Verdingung der maschinellen Anlagen für die Wasserstation Neudietendorf ist Termin auf den 26. August d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen können im unterzeichneten Büreau während der Dienststunden eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 2,35 *M.* von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der maschinellen Anlagen für die Wasserstation Neudietendorf" bis zu oben bezeichnetem Termine portofrei an uns einzureichen.

Erfurt, den 9. August 1890. (1821)
Maschinentechnisches Büreau.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Unser Bedarf an 4000 Stück kiefernen Mittelschwellen soll verdungen werden. Angebote auf die sämmtlichen Schwellen oder auf einen Theil derselben sind bis zum 22. d. Mts., Nachmittags 4 Uhr, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können in unserem Geschäftszimmer hierselbst eingesehen oder aber gegen Erstattung von 0,50 *M.* für Schreibgebühren und Uebersendungskosten von uns bezogen werden.

Oels, den 12. August 1890. (1822)
Direktion.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der:

- Verblendziegel-Lieferung (Loos I),
- Maurerarbeiten einschliesslich Kalk- und Werksteinlieferung (Loos II),
- Zimmer- und Dachdeckerarbeiten (Loos III),
- Klempnerarbeiten (Loos IV),
- Lieferung von metallenen Fensterrahmen (Loos V)

für die Umsetzung eines Güterschuppens vom früheren Venlo-Hamburger nach dem neuen Bahnhofe in Bremen.

Termin:
Mittwoch, den 27. August 1890, im Zimmer Nr. 21 unseres Amtsgebäudes.

Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ für Loos I, IV und V oder von 1,00 *M.* für Loos II und III von dort bezogen werden.

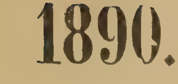
Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 12. August 1890. (1823)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 65. Zeitung des Vereins 1890.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 60

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 20. August 1890.

Inhalt:

Der Stückgut- bezw. Stückgut-Tonnentarif.

Der in Nr. 58 S. 575 d. Ztg. enthaltene Aufsatz über einen geplanten Stückgut-Tonnentarif weist mit grosser Sachkenntniss auf die Gründe hin, welche der Absicht entgegenstehen, durch letzteren das Problem der nun einmal unerlässlichen Berücksichtigung des Stückgut-, also Kleinverkehrs vollständig zu lösen.

Der Herr Verfasser lässt in seinen Ausführungen darüber nicht im Zweifel, dass der Tonnentarif vorzugsweise dem Grossverkehr Früchte tragen, dem betreffenden Theile des Kleinverkehrs aber wohl nur selten nützlich werden würde. Er setzt ferner ins Licht, wie unter Umständen der geplante Tonnentarif gegenüber dem bereits bestehenden Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter eigenartige Missverhältnisse und deshalb fortwährende Berufungen schaffen und die Zahl der Anträge auf durchgreifende, gerechte Behandlung des Tarifs für den Kleinverkehr steigern müsste. Der Kampf um die Ermässigung der Fracht für Stückgüter zum Nutzen der, gegenüber dem Wagenladungsverkehr weit zahlreicheren Interessenkreise für den täglichen Bedarf lässt sich nach allen, in Tariffragen von prinzipieller Bedeutung gesammelten Erfahrungen durch halbe Maassregeln nicht rasch zu Ende führen. Die Berücksichtigung einzelner Güter je nach Gattung und Quantität wird immer nur einigen Bedürfnissen gerecht werden und eine Menge Unzufriedener schaffen, deren Bedürfnisse unberücksichtigt geblieben sind.

Als Folge davon werden weitere neue Stückgut-Tarife entstehen, die wiederum das Verlangen nach Mehrleistungen erwecken und so wird das Ende von Forderung und Leistung nicht abzusehen sein, der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif aber nach und nach ebenso komplizirt wie unklar und schwer verständlich werden.

Es lässt sich nicht absehen, weshalb zur Lösung der Stückgut-Tariffrage diejenige Tarifform nicht zur Anwendung gelangen könnte, welche gegen die Mitte der 40er Jahre bei einer der ältesten Bahnverwaltungen im Osten der Preussischen Monarchie bestand. Damals hatte jede Wagenladungs-Tarifklasse in zweckmässiger Aufstufung ihre entsprechende Einzel-Tarifklasse, es waren also alle Gütergattungen auch im Einzelverkehr gebührend berücksichtigt. Wenn heute der gewöhnliche Stückguttarif für die in den Spezialtarifen I, II und III nicht enthaltenen Güter beibehalten und jeder der vorbezeichneten Spezialtarife mit einem verhältnissmässig aufgestuften Frachtsatze ausgestattet würde, so wäre der Stückguttarif-Frieden auf lange Zeit hin hergestellt, ein durchaus klares Tarifverhältniss gewonnen und jeder Anlass zu erneuten Ermässigungsanträgen abgeschnitten; ja, es darf angenommen werden, dass das Bedürfniss für manchen Antrag auf Einführung gewisser Wagenladungs-Ausnahmetarife durch die Stückgut-Spezialtarife I, II und III sich theils mindern, theils ganz schwinden würde.

Es ist selbstverständlich, dass die Güter der heute bestehenden Wagenladungs-Ausnahmetarife demjenigen Wagenladungs-Spezialtarife, in welchem sie aufgeführt erscheinen, hinzugerechnet werden müssten, um nicht mehr als 3 ermässigte Stückguttarife zu erzielen. In den Tariftabellen verbliebe wie bisher die allgemeine Stückgutklasse, die Spezialtarife dagegen wären, wie folgt, darzustellen:

Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III
Wagenl. einzeln	Wagenl. einzeln	Wagenl. einzeln.

Die Ermittelung der Grundtaxen für die Stückgutklassen der 3 Spezialtarife würde nach prozentualen Aufschlägen zur betreffenden Wagenladungs-Grundtaxe der Spezialtarife I, II, III, und zwar nach Maassgabe der zwischen der Grundtaxe des heutigen allgemeinen Stückguttarifs und der allgemeinen Wagenladungsklasse B bestehenden Differenz zu erfolgen haben. —

Diese Hinweise haben nur den Zweck, zur Prüfung der schwebenden Stückgut-Tariffrage wiederholt anzuregen, um eine alle Theile befriedigende Lösung zu finden.

Die mit der Einrichtung eines derartigen Stückguttarifs verbundenen Frachtermässigungen würden Einnahmeopfer nicht zur Folge haben, da der durch den Tarif entlastete Umschlag des Kleinhandels lediglich auf Mehreinnahmen führen müsste.

Jetzt noch bringen die Bahnverwaltungen zu Gunsten der Sammelladungen Opfer und schaffen einen Stückgutverkehr, dessen Nutzen ihnen vollständig und dem Publikum zum grossen Theil verloren geht. M.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der in Dresden am 30., 31. Juli und 1. August 1890 abgehaltenen Vereinsversammlung.

Verhandelt Dresden, den 30. Juli 1890.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen einberufene ordentliche Vereinsversammlung, zu welcher sich die in dem nachfolgenden Verzeichnisse namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten eingefunden hatten, trat heute in der Aula der technischen Hochschule hierselbst zusammen.

Namens der geschäftsführenden Verwaltung übernimmt Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein den Vorsitz, der Vereinssekretär Schubert das Schriftführeramt.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit der Mittheilung, dass Se. Excellenz der Königlich Sächsische Staats- und Finanzminister Herr von Thümmel in der Versammlung erschienen sei, um dieselbe namens der Königlich Sächsischen Staatsregierung zu begrüssen.

Der Herr Minister gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass der Verein bei Bestimmung des Ortes der diesjährigen Vereinsversammlung die Wahl auf Sachsen und dessen Hauptstadt Dresden hingelenkt habe. Se. Excellenz spricht seinen Dank für diese Wahl aus und heisst die Herren Abgeordneten namens der Königlichen Regierung herzlich willkommen. Ueber 40 Jahre seien seit der Begründung des Vereins verflossen, ein Zeitraum, während dessen sich manche Wandlungen und schwerwiegende Ereignisse vollzogen haben. Wenn der Verein hierdurch in seiner freien Entwickelung nicht aufgehalten worden sei, das Netz der zum Vereinsgebiete gehörigen Bahnen sich vielmehr im Laufe der Zeit von 4000 auf 70000 km ausgedehnt habe, so liege hierin ein Beweis für die erspriessliche Wirksamkeit des Vereins, der dadurch zu einem wichtigen und nothwendigen Gliede des gesammten Verkehrslebens geworden sei. Könne somit der Verein mit Befriedigung auf seine erfolgreiche Thätigkeit in dem von ihm umfassten weiten Gebiete zurückblicken, so habe insbesondere Sachsen mit seinem vielverzweigten Schienennetze und seiner hochentwickelten Gewerbthätigkeit die verdienstvollen Arbeiten des Vereins anzuerkennen. Se. Excellenz gibt der Hoffnung Ausdruck, dass auch die heutigen Verhandlungen zur weiteren gedeihlichen Entwickelung des Eisenbahnwesens beitragen werden.

Der Herr Vorsitzende spricht hierauf Sr. Excellenz namens der Versammlung für die an letztere gerichtete freundliche Begrüssung seinen Dank mit der Versicherung aus, dass der Verein auch fernerhin bestrebt sein werde, seiner Aufgabe im ganzen Umfange gerecht zu werden. Er bittet den Herrn Minister, an den Verhandlungen theilnehmen zu wollen, insoweit seine Zeit ihm dies gestatte.

Nach einigen geschäftlichen Mittheilungen des Herrn Vorsitzenden wird in die Tagesordnung eingetreten.

I der Tagesordnung. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Verwaltung für die Zeit von Anfang Juli 1888 bis Anfang Juli 1890.

Zu Ziffer 1. Aufnahme neuer Mitglieder,
zu Ziffer 2. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder,
zu Ziffer 3. Firmenänderungen,
zu Ziffer 4. Anschluss von Bahnen an den Verein nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen

findet sich nichts zu bemerken.

Zu Ziffer 5. Verzeichniss der Vereinsmitglieder, bemerkt der Herr Vorsitzende, dass nach inzwischen eingegangenen Mittheilungen am 1. August d. J. die Linien der Ungarischen Nordostbahn in den Betrieb der Ungarischen Staatsbahn übergehen, sowie ferner die Verstaatlichung der Niederländischen Rheinbahn bevorstehe, deren Strecken auf die Niederländische Staatsbahn übergehen werden. Mit Rücksicht hierauf wird die Versammlung bei Ziffer 40 des Jahresberichtes ausser den dort vorgeschlagenen Ergänzungswahlen für die ständigen Ausschüsse auch noch weitere Ergänzungswahlen für die aus den betreffenden Ausschüssen ausscheidende Ungarische Nordostbahn und Niederländische Rheinbahn vorzunehmen haben.

Zu Ziffer 6. Vereinssatzungen,
zu Ziffer 7. Vereins-Betriebsreglement

nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Ziffer 8. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement

weist der Herr Vorsitzende auf den unter d dieser Ziffer behandelten Gegenstand hin, indem er die Sachlage nochmals in Kürze darstellt.

Dem Antrage des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs entsprechend, beschliesst die Vereinsversammlung:

> den Gegenstand dem Ausschusse zur Beschlussfassung im Sinne des § 13 der Vereinssatzungen zu überweisen, derart, dass diese Beschlussfassung gemäss § 15 der Vereinssatzungen dann bindend wird, wenn nicht binnen einer Frist von 8 Wochen von einem Zehntel sämmtlicher den Vereinsmitgliedern zustehenden Stimmen widersprochen ist.

Zu Ziffer 9. Verschleppungsübereinkommen,
zu Ziffer 10. Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw.
zu Ziffer 11. Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung,
zu Ziffer 12. Vereins-Abrechnungsstelle,
zu Ziffer 13. Vereins-Wagenübereinkommen,
zu Ziffer 14. Vereins-Kilometerzeiger,
zu Ziffer 15. Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse,
zu Ziffer 16. Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen,
zu Ziffer 17. Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen,
zu Ziffer 18. Verzeichniss der Maximal-Radstände,
zu Ziffer 19. Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse,
zu Ziffer 20. Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr,
zu Ziffer 21. Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen,
zu Ziffer 22. Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen,

zu Ziffer 23. Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen,
zu Ziffer 24. Technikerversammlung,
zu Ziffer 25. Klassifikation von Eisen und Stahl
findet sich nichts zu bemerken.

Zu Ziffer 26. Beantwortung technischer Fragen
bemerkt der Herr Vorsitzende, dass das in Aussicht gestellte Rundschreiben an die Vereinsverwaltungen inzwischen abgegangen sei.

Zu Ziffer 27. Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit,
zu Ziffer 28. Preise für wichtige Erfindungen im Eisenbahnwesen,
zu Ziffer 29. Vereinsstatistik,
zu Ziffer 30. Statistik über die Dauer der Schienen,
zu Ziffer 31. Statistik der Achsbrüche,
zu Ziffer 32. Statistik der Radreifenbrüche,
zu Ziffer 33. Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik,
zu Ziffer 34. Erkrankungsstatistik,
zu Ziffer 35. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte,
zu Ziffer 36. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins,
zu Ziffer 37. Portofreiheit des Vereins
nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Ziffer 38. Vereinskasse
ersucht der Herr Vorsitzende unter Zustimmung der Versammlung die Verwaltungen der Bayerischen Staatsbahnen und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sich der Prüfung der Vereinskassen-Rechnung zu unterziehen und der Vereinsversammlung über das Ergebniss der Prüfung bei Nr. XX der Tagesordnung Bericht erstatten zu wollen.

Zu Ziffer 39. Versorgungskasse für Vereinsbeamte
macht der Herr Vorsitzende der Versammlung Mittheilung von der im Einvernehmen mit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen inzwischen erfolgten Bestellung des mitunterzeichneten Schriftführers Schubert zum Sekretär des Vereins.

Zu Ziffer 40. Ständige Ausschüsse
wird auf die obige zu Ziffer 5 gemachte Mittheilung des Herrn Vorsitzenden Bezug genommen, unter dem Bemerken, dass

a) die Ungarische Nordostbahn
aus den Ausschüssen für die Statistik und für die Vereinssatzungen,

b) die Niederländische Rheinbahn
aus den Ausschüssen für Angelegenheiten des Güterverkehrs, des Personenverkehrs und der gegenseitigen Wagenbenutzung ausscheiden.

Nach den Bestimmungen in § 12, Abs. 4 der Vereinssatzungen ist bei den Vorschlägen zur Wahl von Ausschüssen auf die Eisenbahnen der verschiedenen Gebietstheile, auf welche der Verein sich erstreckt, entsprechende Rücksicht zu nehmen. Demgemäss stellt der Herr Vorsitzende anheim, an der Stelle der ausscheidenden Ungarischen Nordostbahn die Kaschau-Oderberger Bahn in den Ausschuss für Angelegenheiten der Statistik und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausschuss für die Vereinssatzungen, ferner an Stelle der Niederländischen Rheinbahn in die Ausschüsse für Angelegenheiten des Güterverkehrs und der gegenseitigen Wagenbenutzung die Holländische Eisenbahngesellschaft und in den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs die Niederländische Staatsbahngesellschaft zu wählen.

Die Versammlung wird bei Nr. XIX der Tagesordnung hierüber Beschluss zu fassen haben.

Zu Ziffer 41. Thätigkeit der Ausschüsse
ist nichts zu bemerken.

II der Tagesordnung. Antrag der vormaligen Direktion der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn auf Uebertragung der bei der Mehrzahl der Ungarischen Bahnen bestehenden Einrichtung der Kilometer-Werthmarken auf den Verein.

Der Herr Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass die K. K. Oesterreichische Staatsbahn, in deren Betrieb inzwischen der grössere Theil des Netzes der vormaligen I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn übergegangen ist, den obenbezeichneten Antrag zurückgezogen habe. Unter diesen Umständen und da die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn sich aufgelöst habe, der Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs überdies die Ablehnung des Antrages empfehle, komme in Frage, ob nach Maassgabe des § 10, Abs. 1 der Vereinssatzungen noch ein materielles Eingehen auf den Antrag zulässig erscheine. Nach Ansicht des Herrn Vorsitzenden ist diese Frage zu verneinen.

Die Versammlung tritt dieser Auffassung bei und beschliesst — da der Antrag auch von anderer Seite nicht aufgenommen wird — den Gegenstand als erledigt von der Tagesordnung abzusetzen.

III der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Fortführung der Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte bis zum Jahre 1892 einschl.

Auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden wird beschlossen, zunächst in die Verhandlung über IV der Tagesordnung einzutreten, weil von der Annahme des dort verzeichneten Antrages die Beschlussfassung über den unter III der Tagesordnung stehenden Gegenstand abhängig sei.

IV der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Aenderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften."

Ueber diesen Antrag erstattet Herr Ober-Regierungsrath Stutz (Badische Staatsbahnen) Bericht.

Der vom Ausschuss gestellte Antrag, es möchte dem § 9 der „Bestimmungen" folgende neue Fassung gegeben werden:

„Die vorstehend behandelte Einrichtung bleibt bis zum Schlusse des Jahres 1894 bestehen, mit dessen Ablauf sie ausser Kraft tritt, wenn nicht ein anderweiter Vereinsbeschluss gefasst wird,"

wird einstimmig angenommen.

V. zu III der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Fortführung der Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte bis zum Jahre 1892 einschl.

Nachdem der unter IV der Tagesordnung stehende Antrag zum Beschluss erhoben worden ist, stimmt die Versammlung auch dem obenbezeichneten, von Herrn Ober-Regierungsrath Stutz (Badische Staatsbahnen) mündlich begründeten Antrage des Ausschusses einstimmig zu.

VI. zu V der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Bekanntgabe der Nummern der mit Vereins-Lenkachsen versehenen Wagen durch die Vereinszeitung.

Der Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, namens dessen Herr Regierungsassessor Schulz (Badische Staatsbahnen) berichtet, empfiehlt der Versammlung, die gestellten Anträge abzulehnen.

Die Versammlung beschliesst demgemäss.

VII. zu VI der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Bestimmungen in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ueber den Antrag berichtet Herr Oberinspektor Pelleter (Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft). Derselbe empfiehlt namens der Mehrheit des Ausschusses,

die Versammlung wolle die Frage des Bedürfnisses einer Aenderung der gegenwärtigen bezüglichen Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens über die Form der Rechnungsaufstellung verneinen.

In der über den Gegenstand stattfindenden Besprechung tritt Herr Finanzrath von Seydewitz (Sächsische Staatseisenbahnen) erneut für den Antrag seiner Verwaltung ein, indem er insbesondere darauf hinweist, dass vielfach in den Rechnungen über Wagen-Ersatz- und Wiederherstellungskosten die gelieferten Ersatzstücke und die geleisteten Arbeiten nicht auseinandergehalten würden, dass vielmehr in den Meldungsabschriften zumeist nur der Gesammtbetrag der Kosten angegeben werde. Nach weiterer Darlegung der Unzuträglichkeiten, welche sich aus diesem von vielen Verwaltungen beobachteten Verfahren ergäben und unter Hinweis auf die Thatsache, dass bei Annahme des von seiner Verwaltung gestellten Antrages den Dienststellen eine nennenswerthe Mehrarbeit nicht erwachse, beantragt Herr Finanzrath von Seydewitz,

„dass für die Rechnungen über Ersatz- und Wiederherstellungskosten nach § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens ein gemeinsames, mindestens den Anforderungen dieses Paragraphen entsprechendes Rechnungsmuster aufgestellt werde, zu dessen Anwendung die Vereinsverwaltungen zu verpflichten seien. Die Versammlung wolle den Ausschuss

für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung mit endgültiger Feststellung eines solchen Musters und entsprechender endgültiger Aenderung des § 28 des gedachten Uebereinkommens beauftragen."

Herr Eisenbahndirektions-Präsident Offermann (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln) legt in Entgegnung auf die Ausführungen des Herrn Finanzraths von Seydewitz die Erwägungen dar, von welchen der Ausschuss sich bei Stellung seiner Anträge hat leiten lassen, erklärt aber im übrigen, dass seinerseits Bedenken gegen den heute gestellten Antrag nicht beständen.

Der Antrag des Herrn Finanzraths von Seydewitz findet einstimmige Annahme.

VIII. zu VII der Tagesordnung. Anträge der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 21 Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Der Ausschuss beantragt, die Vereinsversammlung wolle beschliessen:

1. in § 21 Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens hinter dem Worte „frachtfrei" (3. Zeile) einzuschieben: „bei Verwendung des für den Hinweg benutzten ursprünglichen Begleitscheines (§ 20 Abs. 4) auf dem Wege, auf welchem der Wagen gekommen ist" und
2. den Kopf des Begleitscheines auf Seite 23 des Vereins-Wagenübereinkommens dahin zu vervollständigen, dass in der Ueberschrift als dritte Zeile: „auf dem Wege über ......" aufgenommen und der in Klammer befindlichen Bemerkung zugesetzt wird: „Die Rücksendung der Lademittel hat immer auf dem Hinwege zu erfolgen."

Nachdem Herr Eisenbahndirektions-Präsident v. Guérard (Königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) namens des Ausschusses berichtet hat, erhebt die Versammlung die gestellten Anträge zum Beschluss.

IX. zu VIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt auf Vervollständigung der zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen gehörenden Drucksachen.

Die von Herrn Regierungsrath Dr. Eger (Oesterreichische Nordwestbahn) in mündlichen Ausführungen begründeten Anträge des Ausschusses, die Vereinsversammlung wolle beschliessen:

1. In den Güterwagenpark-Verzeichnissen ist der Laderaum nicht nur für bedeckte, sondern auch für offene Wagen mit Bordwänden anzugeben.

   Auszunehmen hiervon sind nur die Plattformwagen und solche Wagen, deren Seitenborde weniger als 200 mm hoch sind.
2. Der Laderaum ist zu berechnen aus der Ladefläche mal die lichte Höhe der Seitenbordwände, also ohne Rücksicht auf die etwaige Ueberhöhung der Stirnborde und ohne Häufelung.
3. Der Kopf der Spalte 10 der Güterwagenpark-Verzeichnisse wird dahin abgeändert, dass die Inschrift desselben lautet: „Laderaum cbm",

werden mit der Maassgabe angenommen, dass die beantragten Aenderungen bei Neuauflage der Güterwagenpark-Verzeichnisse zur Durchführung gelangen sollen.

X. zu IX der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in § 17 Abs. 2 (unter a) des Vereins-Wagenübereinkommens, bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Beigabe einer neuen Anlage (I a), enthaltend die Bestimmungen über die Uebergangsfähigkeit fremder Wagen.

Der Ausschussbericht schliesst mit dem Antrage, die Vereinsversammlung wolle ihre Zustimmung zu folgender anderweiten Fassung der Bestimmungen unter a in Absatz 2 des § 17 des Vereins-Wagenübereinkommens ertheilen:

„a) Wagen der Vereins-Verwaltungen, deren Bauart und Einrichtungen nicht den Anforderungen der Anlage I oder, sofern sie für ausländische Verwaltungen bestimmt sind, nicht den Anforderungen der Anlage Ia, sowie Wagen fremder Verwaltungen, deren Bauart und Einrichtungen nicht den Anforderungen der Anlage Ia entsprechen."

Herr Eisenbahndirektions-Präsident Offermann (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln) begründet in eingehendem Vortrage den Antrag des Ausschusses, glaubt aber gleichzeitig, zur Beseitigung etwaiger aus dem Wortlaut der obigen Fassung sich ergebender Zweifel namens seiner Verwaltung der Versammlung die Annahme folgender abgeänderten Fassung empfehlen zu sollen:

„a) Wagen der Vereins-Verwaltungen, deren Bauart und Einrichtungen nicht den Anforderungen der Anlage I beziehungsweise, wenn dieselben zum Uebergange auf fremde Bahnen bestimmt sind, nicht auch den Anforderungen der Anlage Ia, sowie Wagen fremder Verwaltungen, deren Bauart und Einrichtungen nicht den Anforderungen der letzteren Anlage entsprechen."

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3267 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 30. und 31. Juli sowie am 1. August 1890 in Dresden abgehaltenen ordentlichen Vereins-Versammlung (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3343 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Güterbeförderung nach Friedenau bei Berlin (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 3344 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 3349 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Uebersicht der Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staateisenbahn-Verwaltung (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 3354 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Behinderung des regelmässigen Wagenlaufes infolge zollamtlicher Behandlung in Ala (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3358 vom 14. d. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen des Ausschusses für die Vereinssatzungen, des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, der gegenseitigen Wagenbenutzung, des Personenverkehrs und der Statistik, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Maassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten Herrn von Maybach finden in Berlin schon seit einer Reihe von Jahren Berathungen statt, welche die zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit auf Eisenbahnen erforderlichen Maassnahmen zum Gegenstande haben. Am 8. Mai d. J. war unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors, Wirkl. Geh. Raths Herrn Schneider eine grössere Anzahl von sachverständigen Mitgliedern der Königlichen Direktionen der Preussischen Staatsbahnen, der Kaiserlichen Generaldirektion der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen in Strassburg, des Königlichen Eisenbahnkommissariats und der Königlichen Direktion der Militär-Eisenbahn zu dem gleichen Zwecke versammelt. Wie früher nahmen an den Berathungen auch Vertreter des Reichs-Eisenbahnamts und der Generaldirektionen der Königlich Bayerischen und der Königlich Württembergischen Staatsbahnen theil. Ausserdem waren zum ersten Mal Abgeordnete der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen auf Wunsch der Grossherzoglichen Regierung dazu eingeladen und erschienen. Endlich wohnten der Berathung die meisten technischen Räthe der Eisenbahnabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bei.

Von den erörterten Fragen bezogen sich viele auf technische Einzelheiten, welche zwar für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes von grosser Bedeutung, für eine Besprechung aber weniger geeignet sind. Dagegen dürften Mittheilungen des „Centralbl. d. Bauverw." allgemeinere Beachtung verdienen, welche die auf Grund früherer Beschlüsse für die Preussischen

Staatsbahnen eingeführten Sicherheitsanordnungen betreffen und zur Kenntniss der Versammlung gebracht wurden.

Die Weichen- und Signal-Stellwerke, welche den Zweck haben, eine unrichtige oder nicht völlig genaue Stellung der für den Zugverkehr wichtigen Weichen unmöglich zu machen, so lange das für einen ein- oder ausfahrenden Zug gültige Fahrsignal gegeben ist, sind seit Ende des Jahres 1888 erheblich vermehrt worden. Während damals etwa 1 400 Stellwerke auf 700 Stationen der Preussischen Staatsbahnen vorhanden waren, belief sich die Zahl der im Betriebe befindlichen oder noch in der Ausführung begriffenen Stellwerke im Monat Mai d. J. auf 2 030, welche auf 970 Stationen vertheilt sind. Die seit dem Jahre 1878 für diesen Zweck aufgewendeten Summen betragen, abgesehen von den beim Neubau von Bahnen oder beim Umbau grösserer Bahnhöfe dafür ausgeworfenen Mittel, 5 900 000 *M.*, und im Staatshaushalts-Entwurf für 1890/91 ist ein weiterer Betrag von 800 000 *M.* unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben dafür vorgesehen.

Die zur Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit der Züge dienenden elektrischen Radtaster befinden sich gegenwärtig auf 4 380 km Bahnlänge gegenüber 4 170 km am Schlusse des Rechnungsjahres 1888/89. Zur Herstellung solcher Radtaster sind bisher unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Staatshaushalts 850 000 *M.* verwendet worden.

Mit der Einführung der durchgehenden Bremsen ist weiter kräftig vorgegangen. Die Zahl der damit ausgerüsteten Lokomotiven ist seit Ende 1888 von 2 265 auf 2 992, die der Personenwagen von 6 194 auf 9 990 und die der Gepäck- und Güterwagen von 1 612 auf 3 314 gestiegen. Die verschiedenen Gattungen von Bremsen vertheilen sich folgendermaassen auf die betreffenden Betriebsmittel:

Gattung der Bremsen	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen
Luftdruckbremse . . .	2 213	7 865	2 795
Luftsaugbremse . . .	179	625	123
Gewichtsbremse . . .	600	1 500	396
zusammen	2 992	9 990	3 314

Für die Ausrüstung der Betriebsmittel mit durchgehenden Bremsen sind bisher unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben der Rechnungsjahre von 1884/85 bis 1889/90 zusammen 4 500 000 *M.* bewilligt worden. Für 1890/91 ist ein weiterer Betrag von 1 100 000 *M.* zu dem gleichen Zwecke vorgesehen.

Auch die Aufstellung von Vorsignalen vor den Abschlusstelegraphen der Stationen ist in grösserem Umfange in Angriff genommen worden. In den Rechnungsjahren 1889/90 und 1890/91 ist dafür jedesmal eine Summe von 600 000 *M.* ausgeworfen.

Unfälle im Monat Juni d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 14 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 136 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 162 Personen verunglückt, sowie 19 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 95 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und zu Berlin, 4 bezw. 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und zu Erfurt und je eine Verletzung auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Köln (rechtsrh.) und zu Hannover. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 30 getödtet und 101 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 6 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 36 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 32 433,42 km Betriebslänge und 905 221 037 geförderten Achskilometern) 170 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.), auf den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 977,58 km Betriebslänge und 30 820 371 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, welche auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn vorgekommen sind.

Preussische Staatsbahnen: Abgrenzung der Betriebsamtsbezirke.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg ressortirenen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Thorn ist vom 1. September d. J. ab die Verwaltung und Betriebsleitung der bisher dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Bromberg unterstellten Strecke Graudenz-Jablonowo übertragen worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Voraussichtlich wird am 1. Oktober d. J. die im Bau befindliche Nebenbahnstrecke Wissen-Morsbach zur Eröffnung gelangen. Die Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft als Nebenbahn betrieben und dem Eisenbahn-Betriebsamte (rechtsrh.) zu Köln unterstellt werden.

Die an der Strecke liegenden Haltestellen Wisserhof und Volberhausen, sowie der Bahnhof Morsbach werden für den Personen- und vollen Güter- und Gepäckverkehr eröffnet. Privatdepeschen-Verkehr findet nur in Wissen und Morsbach statt.

Eröffnung von Stationen.

Am 10. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt an der Bahnstrecke Bufleben-Grossenbehringen der Haltepunkt Warza für den Personenverkehr eröffnet worden.

Bayern: Eisenbahnrath.

In der am 8./9. August 1890 unter dem Vorsitze des Herrn Regierungsdirektors v. Böhm abgehaltenen 24. Sitzung des Bayerischen Eisenbahnrathes gelangte der Entwurf der Winterfahrordnung 1890/91 zur Berathung und Feststellung.

Ausserdem wurde noch über verschiedene Tariffragen Verhandlung gepflogen.

Von der Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 15. März bis einschl. 30. Juni 1890 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife wurde Kenntniss genommen, und sprach sich der Eisenbahnrath einstimmig dahin aus, dass Getreide-Lagerhäusern, deren Besitzer Eigenhandel treiben, die Reexpeditionsbegünstigung grundsätzlich zu verweigern sei, weshalb auch die vorliegenden Gesuche auf Einbeziehung zweier Getreide-Lagerhäuser in Regensburg und Landshut in das begünstigte Reexpeditionsverfahren für die internationalen Import- und Transittarife mit überwiegender Mehrheit nicht gutgeheissen, dagegen die Beibehaltung der ermässigten Mais-Importtarife bis auf weiteres und die Beibehaltung der seitherigen ermässigten Tarife im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr, insbesondere für die Artikel Holz, Bier und Eisen befürwortet wurden. Zur Frage, ob und in welcher Form eine anderweitige Tarifirung des Artikels Rund- und Schnittholz geboten sei, wurde der gestellte Antrag dahin gehend, dass es erforderlich sei, der bestehenden Klassifikation für Holz des Spezialtarifs III eine anderweitige Fassung in der Richtung zu geben, dass in Hinkunft die Inanspruchnahme des Spezialtarifs III für dasjenige Rundholz, welches sich seinem Werthe und seiner Beschaffenheit nach ebensowohl zu Sägereizwecken als für die Cellulosefabrikation eigne, verhütet werde, und zu diesem Behufe für das Holz des Spezialtarifs III eine entsprechende Beschränkung des Umfanges nicht blos der Länge, sondern auch der Stärke nach, festzusetzen sei, gutgeheissen. Ferner wurden die Anträge, für das Rundholz des Spezialtarifs III einen Umfang von höchstens 2,5 m rücksichtlich der Länge und von 0,2 m rücksichtlich der Stärke am Ablasse festzusetzen, und in diesem Falle einen Spielraum von höchstens 5 % der in einem Wagen zur Verladung kommenden „Roller" (aus der Zahl von „Rollern" gleicher Längenverhältnisse ermittelt) zuzulassen, wobei Rundlinge unter 10 cm ausser Betracht bleiben sollen, genehmigt.

Baden: Ettenheimmünster-Rheinufer.

Das „Gesetzes- und Verordnungsblatt für das Grossherzogthum Baden" veröffentlicht das Gesetz, betreffend die Erbauung einer Lokalbahn von Ettenheimmünster an den Rhein. Dieselbe soll von Ettenheimmünster über Münchweier, Ettenheim, Altdorf, Orschweier, Grafenhausen und Kappel bis an das rechte Rheinufer (Schiffsbrücke) geführt werden.

Militär-Eisenbahn.

Ein Sonderzug der Militär-Eisenbahn war am 10. d. Mts. der „Freiwilligen Sanitätskolonne Berlin" von der Militärverwaltung zur Verfügung gestellt worden, um auf der Strecke zwischen Berlin und Sperenberg eine feldmässige Uebung auszuführen, bei der es vor allem galt, die Mannschaften in der Herrichtung von Eisenbahnwagen zum Verwundetentransport und in der Behandlung der Verwundeten während des Transports selbst zu unterweisen, sowie einige Neuerungen praktisch zu erproben. Die Kolonne trat in der Stärke von 140 Mann auf dem Uebungsplatz des Eisenbahn-Regiments an. Die militärärztliche Oberleitung lag in den Händen des Stabsarztes Dr. Herrlich. Zur Theilnahme an der Uebung hatte sich ausserdem die Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger mit Major von Stein und Referendar Boethke eingefunden. Der bereitstehende Sonderzug, der aus 7 Gepäckwagen und 1 Personenwagen bestand, wurde zunächst von der Kolonne für den Krankentransport vorgerichtet, und zwar der praktischen Erprobung wegen nach verschiedenen Systemen. Der erste Wagen zeigte das in der Armee eingeführte Hamburger System der Hängevorrichtung mit eisernen Ketten, das sehr praktisch ist, aber das Vorhandensein der betreffenden Kettenapparate zur Vorbedingung hat. Die übrigen Wagen waren als „Nothwagen" hergerichtet, mit Material wie es überall im Felde zu beschaffen ist. Hierbei war das Lau'sche System zur Anwendung gekommen, welches bei der sogenannten „Bocklagerung" über schnell gezimmerte Böcke Stricke spannt, auf die die Bahren gelagert werden, und welches für die Hängevorrichtung Schlaufen aus Stricken benutzt, die an den Tragbalken der Decke des Wagens befestigt werden und in welchen die Tragen hängen. Nachdem die Mannschaften und die Mitglieder der Genossenschaft, welche theilweise als „Verwundete" dienten, in die Wagen vertheilt waren, setzte sich der Zug in Bewegung. Während der Fahrt hatten die Mannschaften die Verbände zu wechseln, während die Mitglieder der Genossenschaft die verschiedenen Lagerungsarten als „Verwundete" zu erproben hatten. So verging in emsiger Arbeit schnell die Fahrt bis Sperenberg, wo eine doppelte Aufgabe der Kolonne harrte. Die Pionierabtheilung hatte in der kurzen Zeit einer Stunde die Wagen, aus denen die Lau'schen Einrichtungen entfernt wurden, nach zwei anderen Systemen herzurichten, und zwar nach dem System des Generalarztes Dr. Port, welcher die Tragen an Latten hängt und bei besonders schweren Fällen noch eine gleichfalls aus Latten improvisirte „Feder" einschiebt, und ferner nach dem vom Oberführer Wolter erweiterten Port'schen System, bei dem 2 Bahren übereinander gelagert werden, so dass ein Eisenbahnwagen 12 Verwundete befördern kann. Der übrige Theil der Kolonne führte inzwischen in 2 Zügen unter Kommando der Führer Markus und Lisse eine praktische Felddienstübung aus.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

In der am 8 d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung ist die Dividende für das Jahr 1889/90 auf 5½% gegen 5% für das Jahr 1888/89 festgesetzt worden. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt.

Die Ostpreussische Südbahn,

deren erste Linie am 11. September 1865 dem Betriebe übergeben wurde, feiert im September d. J. ihr 25 jähriges Bestehen.

Personenverkehr mit Schweden und Norwegen.

Am 1. September d. J. wird ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Deutschen, sowie Oesterreichischen Stationen einerseits und Schwedischen, sowie Norwegischen Stationen andererseits zur Einführung kommen. Berlin ist dabei mit einfachen und Rückfahrkarten wie folgt betheiligt: Von Berlin (Stadtbahn oder Lehrter Hauptbahnhof) nach Christiania, Frederikshall, Gothenburg über Kiel - Korsör - Kopenhagen - Helsingör - Helsingborg, nach Malmö, Norrköping und Stockholm über Kiel-Korsör-Kopenhagen, nach Malmö und Stockholm über Nauen-Büchen - Lübeck (ab Lübeck bis Malmö mit Hallandschen Postdampfschiffen); ferner von Berlin (Stettiner Bahnhof) nach Christiania, Frederikshall, Gothenburg, Malmö, Norrköping und Stockholm über Neustrelitz-Warnemünde-Gjedser-Kopenhagen und über Stralsund-Malmö. — Die Rückfahrkarten haben, je nach der Entfernung, eine Gültigkeitsdauer von 10—18 Tagen. Auf jede Fahrkarte für Einzel- oder Doppelreise zum vollen Preise werden 25 kg, zum halben Preise (Kinderfahrkarte) 12 kg Reisegepäck unentgeltlich mitbefördert.

Verkürzung der Ladefristen.

Vor einiger Zeit hatte ein Rheinischer industrieller Verein dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe unterbreitet, in welcher er bat, dass wenn in Ausnahmefällen unter ganz besonderen Umständen eine Verkürzung der Ladefristen unvermeidlich wird, einmal bei Betrieben, welche regelmässig im Laufe des Tages verfrachten, von dem Nachweis der Identität der Wagen abgesehen und nur die Ablieferung der bestellten Wagenzahl verlangt werde, und dass ferner bei der Berechnung der Wagen-Strafmiethe die mittlere Ladezeit zu Grunde gelegt werde. Der Herr Minister hat nunmehr beide Gesuche abschlägig bescheiden lassen, da ihre Verwirklichung einen geregelten Umlauf des Wagenparks unmöglich machen, sowie die Kontrole erschweren und deren Sicherheit beeinträchtigen würde. Indessen hat derselbe erklärt, dass künftighin bei Anträgen auf Erstattung von Wagen-Strafmiethen im gegebenen Falle dem Bestreben der Werke, durch Rückgabe anderer Wagen vor Ablauf der Ladefrist nach Kräften zur Beschleunigung des Wagenumlaufs mitzuwirken, billige Rechnung getragen werden solle.

Frachtkredite.

Der „Voss. Ztg." wird geschrieben: Ueber die Stempelpflichtigkeit der Bedingungen für einmonatliche, von den Eisenbahnen gewährte Frachtstundung und der Frachtstundungsanerkenntnisse hat der Finanzminister verfügt, dass die zwischen der Eisenbahnbehörde und den Kreditnehmern über die Gewährung von Frachtstundungen ausgetauschten Schriftstücke sich als stempelpflichtige Vertragsdokumente nicht darstellen, der Abschluss der bezüglichen Verträge vielmehr als im Wege der stempelfreien Korrespondenz zustande gekommen anzusehen ist. Auch von den Gegenkonten, welche die Kreditnehmer führen, ist der Schuldverschreibungsstempel nicht zu erheben, weil diese Urkunden lediglich in dem internen Geschäftsbetriebe der Kreditnehmer Verwendung finden. Dagegen unterliegen die von den letzteren ausgestellten Frachtkredit-Anerkenntnisse und die Schreiben, durch welche sie den Eisenbahnbehörden die zu hinterlegenden Kautionen überreichen, dem Schuldverschreibungs- bezw. Kautionsstempel. — Gleichzeitig hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass zur Vermeidung der Kosten, welche den Inhabern von Frachtkrediten durch die Stempelpflichtigkeit der Schuldanerkenntnisse über die gestundeten Frachtbeträge entstehen und, da diese Anerkenntnisse mit Rücksicht auf die sonstigen Buchungen entbehrlich erscheinen, von dem Verlangen derselben in der Regel abzusehen und für genügend zu erachten ist, dass der Stundungsnehmer den ihm zur Last stehenden Gesammtbetrag den Revisionsbeamten oder dem betreffenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte schriftlich mittheilt.

Zehnter internationaler medizinischer Kongress.

In der Sektion für Eisenbahnhygiene hatten die bisherigen Berathungen über die Einrichtungen zur ersten Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen in Kürze folgende Ergebnisse: 1. das gesammte Fahrpersonal muss auf Kosten der Bahnverwaltung nach und nach einen Samariterkursus durchmachen; 2. an Stelle der in den Zügen mitgeführten Verbandkästen, die bei Zusammenstössen oft zerstört werden, empfiehlt es sich, der Fahrmannschaft kleine, kompendiös eingerichtete Verbandtäschchen mitzugeben; 3. auf jeder Station muss ein in bestimmten Zeiträumen zu revidirender und zu erneuernder Verbandkasten vorhanden sein; 4. ferner empfiehlt es sich, auf grösseren Stationen einen Sanitätsraum (ärztliches Verordnungszimmer) einzurichten; 5. zwischen solchen Zimmern und in der Nähe gelegenen Sanitätswachen, Polizeibüreaus usw. muss Fernsprechverbindung hergestellt werden.

Kölner Schifffahrtsverkehr im Jahre 1889.

Nach den im Jahresberichte der Kölner Handelskammer enthaltenen statistischen Angaben sind in genannter Stadt im Berichtsjahre insgesammt 9 706 Schiffe mit 9 279 815 Ctr. beladen angekommen und abgefahren, gegenüber 9 180 Schiffen mit 8 580 211 Ctr. im Vorjahre und 8 679 Schiffen mit 8 169 173 Ctr. im Jahre 1887. Angekommen sind mit Ladung 5 338 Schiffe mit 6 058 809 Ctr., davon zu Berg 1 756 Schiffe mit 3 304 440 Ctr., zu Thal 3 528 Schiffe mit 2 754 369 Ctr., abgefahren dagegen mit Ladung 4 368 Schiffe mit 3 053 813 Ctr., darunter zu Berg 2 907 Schiffe mit 1 534 933 Ctr., zu Thal 1 461 Schiffe mit 1 518 880 Ctr. Unter der Gesammtzahl von 9 706 Schiffen waren 7 055 Dampfer mit 3 290 909 Ctr. Ladung und 2 651 Segelschiffe und Schleppkähne mit 5 821 713 Ctr. Ladung. Hiervon kamen an zu Berg 967 Dampfer mit 542 102 Ctr., 789 Segler und Schleppkähne mit 2 762 328 Ctr., zu Thal 2 284 Dampfer mit 812 714 Ctr., 1 298 Segler mit 1 941 655 Ctr.; dagegen fuhren ab zu Berg 2 684 Dampfer mit 1 109 974 Ctr., 223 Segler mit 424 959 Ctr., zu Thal 1 120 Dampfer mit 826 119 Ctr. und 341 Segler und Schleppkähne mit 692 761 Ctr. Ausserdem wurden an Flössen angebracht zu Thal 167 193 Ctr., gegen 313 302 Ctr. im Vorjahre.

In die Lagerhäuser im Freihafen wurden ab 1. April 1889 bis 31. März 1890 eingeführt 3 921 938 kg, aus denselben in der gleichen Zeit abgeführt 4 100 398 kg. Ende Dezember 1889 waren auf Lager 1 338 398 kg. An Lagergebühren kamen ein 15 935,22 ℳ, an Werftkrahn- und Waaggeldern 124 877 ℳ, während die Häfen 940,05 ℳ aufbrachten.

Von den einzelnen Kölner Schifffahrtsunternehmungen beförderte die Preussisch-Rheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft von und ab Köln in 2 446 Schiffen 154 274 Personen und 226 915 Ctr. Güter, davon ab Köln zu Berg in 966 Schiffen 65 227 Personen und 91 032 Ctr. Güter, zu Thal in 257 Schiffen 3 717 Personen und 32 245 Ctr. Güter, nach Köln zu Berg in 257 Schiffen 2 720 Personen und 20 659 Ctr. Güter, zu Thal in 966 Schiffen 82 580 Personen und 82 979 Ctr. Güter. Im ganzen beförderten die 14 Dampfboote der Gesellschaft in der Strecke Mannheim-Rotterdam 593 935 Personen und 623 485 Centner Güter. Die für 1889 vertheilte Dividende betrug 5½%, das gesammte Aktienkapital beläuft sich auf 1 850 000 ℳ. Die Kölnische Dampfschifffahrts-Gesellschaft beförderte zu Thal 871 171 Ctr., davon ab Köln 527 912 Ctr., zu Berg 1 130 086 Ctr., davon nach Köln 866 280 Ctr. Der Schiffspark bestand aus 4 Schleppbooten und 28 Kähnen, das Aktienkapital beträgt 607 200 ℳ, die Dividende für 1 Vollaktie 3%. Die Rhein- und Seeschifffahrts-Gesellschaft zu Köln beförderte insgesammt 218 792,41 t, davon im Rheinverkehr 85 174,80 t, im Seeverkehr 41 288,21 t, im Schleppverkehr für fremde Rechnung 92 329,40 t und 223 leere Schiffe. Trotz dieser bedeutenden Transporte schliesst die Unternehmung, deren Aktienkapital sich auf 2 100 000 ℳ, davon 480 000 ℳ noch nicht emittirt, beläuft, ihr Geschäftsjahr mit einem Verluste von 28 441,99 ℳ ab, welcher aus dem Reservefonds gedeckt wurde.

Hamburgs Handel mit Britisch-Ostindien.

In den letzten Jahren hat relativ, wie die „Deutsche Spediteur-Zeitung“ schreibt, kein Land, mit welchem Hamburg überseeisch in Verbindung steht, eine so bedeutende Zunahme in der Einfuhr erfahren, wie der Handel mit Britisch-Ostindien. Es betrug die Einfuhr von dort:

	Gewicht	Werth
1884	561 500 q	10,5 Millionen Mark
1885	663 300 „	12,6 „
1886	529 000 „	8,9 „
1887	766 000 „	17,2 „
1888	787 100 „	19,5 „
1889	1 432 800 „	58,5 „

Der Werth der Einfuhr hat sich sonach verdreifacht, das Gewicht nahezu verdoppelt. Die Hauptartikel sind wesentlich Jute, Baumwolle, Reis, Häute, Leinsaat, Cocosnussöl. Auch die Ausfuhr zeigt eine stattliche Zunahme.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Dem Geschäftsberichte der Direktion entnehmen wir, dass sich die Betriebsergebnisse im Jahre 1889 sehr befriedigend gestalteten und sogar diejenigen des Vorjahres, welche bis dahin die günstigsten waren, wesentlich überstiegen haben.

Die Einnahmen haben sich nämlich auf der Ungarischen Strecke der Bahn um 4,9% und auf der Oesterreichischen Strecke derselben um 9,5% erhöht. Da ausserdem die Ausgaben auf der gleichen Höhe wie im Jahre 1888 erhalten werden konnten, so ist der Betriebsüberschuss um 342 048 fl. gestiegen. Aus diesem Grunde brauchte bezüglich des Jahres 1889 und der Oesterreichischen Strecke — nachdem die ganze Garantieschuld bezahlt ist — die Oesterreichische Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen werden, sondern es wurde sogar noch ein die staatliche Garantie übersteigender Ueberschuss von 249 034 fl. erzielt, welcher den Vereinbarungen gemäss der Ungarischen Strecke zufällt, sodass seitens des Ungarischen Staates nur 312 674 fl. (rund 25%) zu dem garantirten Reinertrage der letzteren Strecke zuzuschiessen verblieben.

Die Gesammteinnahmen des Unternehmens beliefen sich im Berichtsjahre auf 5 522 511 fl. (gegen 5 189 896 fl. in 1888) und haben sich hiernach um 332 616 fl. = 6,4% gegen das Vorjahr vermehrt.

Nach Abzug der Gesammtausgaben im Betrage von 2 488 561 fl. verbleibt somit ein Ueberschuss von 3 033 950 fl.

Von den Einnahmen entfallen auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 752 272 fl., auf den Frachtenverkehr 4 439 912 fl. und auf die verschiedenen Einnahmen 330 327 fl. Dies ergibt bei der 427 km betragenden Länge der Bahn eine Einnahme von 12 946 fl. (gegen 12 166 fl. in 1888) für je 1 Bahnkm oder bei einer Gesammtleistung von 88 704 520 Wagenachskm 6,22 kr. für jedes geleistete Wagenachskilometer.

Die Betriebsausgaben, abzüglich der Steuern und nicht zum eigentlichen Betriebe gehörigen Ausgaben betrugen 2 225 057 fl. gegen 2 233 992 fl. im Jahre 1888. Davon entfallen auf die allgemeine Verwaltung 102 498 (— 2 370) fl., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 703 907 (— 48 511) fl., auf den Verkehrsdienst 773 388 (— 5 981) fl. und auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 645 265 (+ 47 738) fl. Die Betriebsausgaben haben sich hiernach in den ersten 3 Dienstzweigen etwas vermindert, während dieselben in dem letzten eine kleine Mehrausgabe erforderten, insgesammt sich aber gegen das Vorjahr um 8 935 fl. ermässigten. Auf 1 km Bahnlänge betragen die Ausgaben 5 216 (5 237) fl und auf 1 Wagenachskm 2,50 (2,61) kr.

Der Personenverkehr hat sich sowohl hinsichtlich der Anzahl der Reisenden, als auch bezüglich der Einnahmen wesentlich erhöht, und da die auf der Ungarischen Strecke erzielten Mehreinnahmen zum grössten Theil aus den letzten 5 Monaten des Jahres 1889 stammen, so ist anzunehmen, dass der seit jener Zeit im direkten Verkehr mit den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Ungarischen Nordostbahn zur Einführung gelangte Zonentarif auf dieselben einen ausserordentlich günstigen Einfluss ausgeübt hat.

Auch der Frachtenverkehr hat sich im verflossenen Jahre erheblich vermehrt, was besonders der lebhaften Entwickelung der längs der Bahn betriebenen Bergwerke und der erhöhten Erzeugung einzelner Gewerbezweige sowie der Gründung neuer gewerblicher Unternehmungen zugeschrieben werden kann. Insgesammt betrug die Anzahl der zur Beförderung gelangten Güter 2 132 913 t, das ist 7,7% mehr als im Vorjahre. Dieselben vertheilen sich auf den Lokalverkehr mit 602 711 t (28,26%), auf den Verbandsverkehr mit 1 172 559 t (54,97%) und auf den Durchgangsverkehr mit 357 643 t (16,77%).

Die Güter haben im Berichtsjahre 224 211 168 tkm oder 9,4% mehr als im Jahre 1888 zurückgelegt. Es wurden hiernach an jedem Punkte der Bahn täglich 1 440 t Güter bewegt, so dass bezüglich der Dichtigkeit des Frachtenverkehrs nur wenige Bahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie einen grösseren Verkehr aufzuweisen haben.

Die Leistungen der Lokomotiven beliefen sich neben 33 672 Verschiebe- und 25 914 Dampfhaltestunden bei einer Bewegung von 528 721 278 Bruttotkm, auf 2 313 846 Lokomotivkm einschl. der Leistungen auf den Nebenbahnen und in Materialzügen. Von den eigenen und fremden Wagen wurden insgesammt 88 704 520 Wagenachskm zurückgelegt, welche den vorher gezogenen Vergleichen bezüglich der auf 1 Wagenachskm entfallenden Einnahmen und Ausgaben zu Grunde gelegt wurden. Die Gesammtleistung der eigenen Wagen dieser Bahn auf den eigenen und fremden Bahnstrecken übersteigt diese Summe aber bedeutend, da dieselben auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn allein 50 960 972 und auf den fremden Bahnen 62 370 682 insgesammt 113 231 654 Wagenachskm zurücklegten, infolge deren ein Wagenmiethe-Ueberschuss von mehr als 200 000 fl. erzielt wurde.

Ober-Baurath v. Brockmann.

Am 1. August d. J. ist ein Beamter der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn-Verwaltung in den Ruhestand getreten, der es verdient, dass seiner auch in dieser Zeitung besonders gedacht wird. Es ist dies das maschinentechnische Mitglied der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Ober-Baurath v. Brockmann. Geboren im Jahre 1822 zu Lübeck, besuchte v. Brockmann nach Absolvirung des dortigen Gymnasiums die Universität zu Berlin, um sich die für das Maschinen-Baufach nöthigen theoretischen Kenntnisse anzueignen und trat darauf behufs praktischer Ausbildung in die zur damaligen Zeit grösste Maschinenfabrik des Kontinents der Gesellschaft John Cockerill zu Seraing in Belgien. Im Jahre 1845 fand derselbe als Konstrukteur bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Hannover Beschäftigung und wurde im Jahre 1850 im Hannoverschen Staatsdienst als Obermaschinist auf der Station Wunstorf angestellt. Diese Stellung verliess er im Jahre 1851, um in seiner Vaterstadt als Maschinenmeister in den Dienst der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft einzutreten, von welcher derselbe im Jahre 1856 wieder in den Königlich Hannoverschen Staatsdienst zurücktrat, wo ihm für die Hauptwerkstätte die Leitung der Unterhaltung der Lokomotiven übertragen wurde.

Im Jahre 1865 schuf die Königlich Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung die Stelle eines Ober-Maschinenmeisters, welchem als Geschäftsaufgabe die Beaufsichtigung und Oberleitung bei der Beschaffung und Unterhaltung des gesammten Betriebsmaterials (Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Dampfboote, Schleppboote und der zur mechanischen Ausstattung der Bahnhöfe dienenden Gegenstände), die Leitung des Betriebes der Haupt- und Nebenwerkstätten, sowie des gesammten Zugförderungs- und Signaldienstes und die Mitwirkung bei der Anschaffung der zur Unterhaltung der Bahn und der zur Verarbeitung in den Werkstätten erforderlichen Materialien oblag. Die Stellung war mit Sitz und Stimme im Kollegium der Eisenbahndirektion verbunden.

Bei dem damals herrschenden Mangel an Maschinentechnikern war es nicht leicht, eine geeignete Persönlichkeit, welche diese vielseitige und wichtige Aufgabe zu bewältigen im Stande war, zu finden, und erst nach mannigfachen Bemühungen gelang es dem damaligen Eisenbahndirektor v. Dillenius, für die Stelle den Maschinenmeister v. Brockmann zu gewinnen,

der von der Königlich Hannoverschen Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen als ein „erfahrener, tüchtiger und mit wissenschaftlichen Kenntnissen gut ausgerüsteter Maschinentechniker“ empfohlen wurde. v. Brockmann hat die von ihm gehegten Erwartungen durchaus erfüllt. Mit voller Hingabe und mit eisernem Fleiss hat er sich seiner Geschäftsaufgabe unterzogen, und es ist ihm, dank seiner aussergewöhnlichen Arbeitskraft und seiner grossen Gewandtheit, namentlich auch in schriftlichen Arbeiten, gelungen, diese Aufgabe, welche mit der fortschreitenden Entwickelung des Bahnnetzes und der steten Vervollkommnung der Einrichtungen auf technischem Gebiet mit jedem Jahr bedeutender wurde, in ausgezeichneter Weise zu bewältigen, wobei noch besonders hervorgehoben werden muss, dass ihm nur ein kleines Personal zur Verfügung stand. Die Anerkennung blieb denn auch nicht aus. Im Jahre 1873 erhielt v. Brockmann den Titel eines Bauraths und im Jahre 1876 denjenigen eines Ober-Bauraths, während derselbe im Jahre 1881 zum wirklichen Ober-Baurath befördert und im Jahre 1883 zum gleichzeitigen Mitglied des Raths der Verkehrsanstalten ernannt wurde.

Ausserdem wurde ihm im Jahre 1880 die Ehre zu Theil, zum ausserordentlichen Mitglied der Königlich Preussischen Akademie des Bauwesens ernannt zu werden.

Durch Königliche Entschliessung vom 17. Juni d. J. wurde v. Brockmann auf sein Ansuchen wegen vorgerückten Alters zur Ruhe gesetzt und ihm, nachdem er im Laufe seiner Dienstzeit durch die Verleihung hoher Orden schon mehrfach ausgezeichnet worden war, zum Schlusse seiner dienstlichen Laufbahn noch „in Anerkennung seiner langjährigen und treuen Dienste“ das Komthurkreuz II. Klasse des Königlichen Friedrichsordens verliehen.

v. Brockmann steht nun im 68. Lebensjahr; er war im Staatsdienst überhaupt 35½ Jahr, im Württembergischen Staatsdienst im besonderen über 25 Jahre beschäftigt. Mit ihm scheidet ein Beamter aus dem Dienst, welcher an der Entwickelung des Württembergischen Eisenbahnwesens auf maschinentechnischem Gebiet in hervorragender Weise mitzuwirken berufen war. Von dieser Entwickelung kann man sich ein Bild machen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die Königlich Württembergische Eisenbahnverwaltung beim Eintritt v. Brockmann's in den Dienst 139 Lokomotiven und 2126 Eisenbahnwagen besass, während der gegenwärtige Stand 351 Lokomotiven und 6516 Wagen beträgt. Auf den zahlreichen technischen Eisenbahnkonferenzen, auf welchen v. Brockmann die Königlich Württembergische Eisenbahnverwaltung zu vertreten hatte und insbesondere bei den Arbeiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, war ihm Gelegenheit geboten, seine reichen Erfahrungen nutzbringend zu verwerthen, um wiederum die dort gesammelten Kenntnisse seiner Verwaltung zu gute kommen zu lassen. Auf jenen Konferenzen war v. Brockmann stets eine gern gesehene Persönlichkeit.

Bei der Königlich Württembergischen Eisenbahnverwaltung wird v. Brockmann, welcher bei seinen Kollegen wegen seines vielseitigen Wissens, seiner grossen praktischen Erfahrung und insbesondere wegen seines liebenswürdigen selbstlosen Charakters hochgeachtet und geschätzt war, in gutem Andenken bleiben. Möge ihm vergönnt sein im Kreise der Seinigen noch viele Jahre die wohlverdiente Ruhe nach einer arbeitsreichen Zeit zu geniessen!

Aus der Schweiz.

Das Bundesgesetz

betreffend die Feiertage der Eisenbahnangestellten ist aus der Berathung der Eidgen. Räthe in folgender Fassung hervorgegangen:

Art. 1. Transportunternehmungen, auf welche gegenwärtiges Gesetz Anwendung findet, sind: Eisenbahnen, Dampfschiffe, Posten und andere vom Bund konzessionirte oder von ihm selbst betriebene Transportunternehmungen.

Art. 2. Die Arbeitszeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter, soweit der Betrieb eine mehr als gewöhnliche Arbeitszeit erfordert, soll 12 Stunden täglich nicht überschreiten.

Art. 3. Die ununterbrochene Ruhezeit ist für das Maschinen- und Zugpersonal wenigstens 10 Stunden und für das übrige Personal wenigstens 9 Stunden oder, wenn die Wohnung auf dem Bahnhof oder an der Bahnlinie angewiesen ist, wenigstens 8 Stunden. Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist eine Ruhe von wenigstens 1 Stunde zu gewähren.

Art. 4. Den Beamten, Angestellten und Arbeitern sind, im Jahre angemessen vertheilt, wenigstens 52 Tage freizugeben, wovon jedenfalls 17 auf den Sonntag fallen sollen. Ein Abzug am Gehalte oder Lohne darf wegen der Dienstbefreiung nicht stattfinden.

Art. 5. An Sonntagen ist der Güterdienst auf den Eisenbahnen untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht.

Art. 6. Wo besondere Betriebsverhältnisse es nothwendig machen, ist der Bundesrath ermächtigt, gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen.

Art. 7. Uebertretungen werden mit Geldbusse bis auf 500 Frcs., im Wiederholungsfall bis auf 1000 Frcs. bestraft. Der Verzicht auf die gesetzlich zugesicherte Dienstbefreiung schliesst die Strafbarkeit der Wiederholung nicht aus.

Art. 8. Durch dieses Gesetz wird das Nachtragsgesetz vom 14. Februar 1878 aufgehoben.

Art. 9 enthält die Referendumsklausel.

Die wesentlichsten Abweichungen, die der Nationalrath am Gesetzentwurf vorgenommen hat, sind die, dass dasselbe auf alle Transportunternehmungen Anwendung findet, also auch auf die vom Bunde betriebenen (Post usw.), dass die Zahl der Freitage von 36 auf 52 erhöht und die Maximalarbeitszeit von 16 auf 12 Stunden herabgesetzt wurde.

Eisenbahn Thalweil-Zug.

Der Nationalrath hat die Konzession für diese Bahn ertheilt, an dieselbe jedoch die Bedingung geknüpft, dass die Repischthalbahn (Zürich-Zug-Luzern) zu den gleichen Bedingungen zurückgekauft werden soll, wie Thalweil-Zug.

Der Ständerath hat dem Beschluss des Nationalrathes zugestimmt.

Salèvebahn.

Die Bahn auf den Salève (bei Genf) wird nicht als Schmalspurbahn, sondern als elektrische Bahn mit Abzweigungen nach Veyrier und Etrembières, die sich bei Monnetier treffen und dann zu den Treize-Arbres emporsteigen, gebaut. Die Wasserkraft wird aus der Arve bei Arthaz genommen und auf dem Salève ein Hotel errichtet werden.

Eisenbahn Visp-Zermatt.

Am 3. Juli d. J. ist die 8 km lange Strecke Visp-Stalden dem Betriebe übergeben worden.

Aus Afrika.

Algerien.

Nach dem der Generalversammlung der Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft am 26. April d. J. erstatteten Geschäftsbericht waren am Ende des Jahres 1889 alle der Gesellschaft endgültig konzessionirten Linien dem Betriebe übergeben, so dass nur noch der endgültige Bahnhof in Bougie fertig zu stellen ist. Im Jahre 1889 wurde von der Linie Bougie-Beni-Mançour am 23. März die Reststrecke Tazmalt-Beni-Mançour (7,324 km) und am 11. Juli die von Station Ouled-Ramoun der Linie Constantine-El-Guerrah ausgehende Zweigbahn nach Aïn-Beïda (92,6 km) dem Betriebe übergeben; ferner wurden im Berichtsjahre auf der Linie Maison-Carrée-Constantine zwischen Ménerville und Bouïra, sowie auf der Linie Ménerville-Tizi-Ouzu zwischen Haussonvillers und Camp du Maréchal umfangreiche Nacharbeiten ausgeführt; schliesslich erfolgte eine erhebliche Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Sidi-Mabrouck, so dass dieselben jetzt zur Ausführung der Ausbesserungsarbeiten an den gesammten Fahrbetriebsmitteln des Netzes ausreichend sind.

Die Anlagekosten des Ostalgerischen Eisenbahnnetzes einschliesslich Beschaffung der Betriebsmittel beliefen sich Ende 1889 auf 182 840 249,53 Frcs. und zwar waren hiervon auf die Linie Constantine-Setif 19 537 780,01, Setif-Ménerville 75 272 146,44, Ménerville-Maison-Carré 9 379 089,10, Ménerville-Tizi-Ouzou 18 261 925,61, El-Guerrah-Batna 10 953 125,83, Batna-Biskra 19 648 038,26, Bougie-Beni-Mançour 20 777 763,83, Ouled-Rahmoun-Aïn-Beïda 8 421 619,31, auf die Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Sidi-Mabrouck 516 874,46 und auf die Vornahme von Vorarbeiten für den weiteren Ausbau des Netzes 71 886,68 Frcs. verwendet worden.

Wie alle Algerischen Bahnen geniesst auch die Ostalgerische Eisenbahngesellschaft staatliche Zinsbürgschaft, und zwar derart, dass für jede einzelne Linie ein bestimmter Reinertrag unter Annahme begrenzter Betriebskosten gewährleistet ist. Die Höhe dieser Beträge, sowie der erzielten Betriebseinnahmen und der Staatszuschüsse ist aus der umstehenden Uebersicht zu ersehen.

Gegen das Vorjahr sind die 5 233 350,31 Frcs. betragenden Gesammt-Betriebseinnahmen um 1 020 954,31 Frcs. gestiegen, und zwar haben alle Linien der Gesellschaft zu dieser Mehreinnahme beigetragen; am ausgeprägtesten zeigt sich der Verkehrsaufschwung auf der Hauptlinie Maison-Carrée-Constantine, welche dank der überaus reichen Ernte der durchschnittenen Gegenden im Güterverkehr eine Einnahme von 1 869 758,17 Frcs. gegen 1 463 996,50 Frcs. im Vorjahre erzielte. Von dieser Mehreinnahme des Güterverkehrs wurde indessen ein kleiner Theil durch den Mindererertrag des Personen- und Gepäckverkehrs, welcher nur 1 552 588,29 Frcs. gegen 1 618 133,33 Frcs. in 1888

brachte, aufgezehrt; immerhin waren die Betriebseinnahmen der Hauptlinie — und zwar zum ersten Mal — höher als die von der Regierung bewilligten Betriebsausgaben. Bei allen übrigen Linien aber (mit Ausnahme der nur mitbenutzten Strecke Algier-Maison-Carrée) deckten die Betriebseinnahmen noch nicht die zugestandenen Betriebskosten. Die wirklichen Betriebsausgaben sind im Berichtsjahre zwar ebenso wie die Einnahmen gewachsen, hielten sich aber innerhalb der regierungsseitig festgesetzten Grenzen. An Gewinn erhielten die Antheilscheine im Nennwerthe von 500 Frcs. je 30 Frcs. also 6 %.

Das Anlagekapital bestand Ende 1889 aus 50 000 Antheilscheinen im Nennwerthe von je 500 Frcs. und 507 200 Schuldverschreibungen im gleichen Nennwerthe; ausserdem hat die Gesellschaft durch Ministerialerlass vom 3. März d. J. die Ermächtigung zur Ausgabe von ferneren 12 720 Schuldverschreibungen erhalten, so dass deren Anzahl auf 519 920 Stück gebracht werden wird. Getilgt waren zu dem genannten Zeitpunkte 110 Antheilscheine und 6 771 Schuldverschreibungen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Bezeichnung der Linien	Betriebslänge km	Gewährleisteter Reinertrag Frcs.	Zugestandene Betriebskosten Frcs.	Summe des Reinertrages und der Betriebskosten (3 + 4) Frcs.	Erzielte Betriebseinnahmen Frcs.	Staatsvorschüsse (5 — 6) Frcs.
Algier-Maison-Carrée	10,571	197 436,34	87 439,91	284 876,25	179 917,52	104 958,73
Maison-Carrée-Constantine	452,374	5 245 730,52	3 374 711,08	8 620 441,60	3 422 346.46	5 198 095,14
El-Guerrah-Batna	80,000	588 000,00	560 000,00	1 148 000,00	524 982,71	623 017.29
Batna-Biskra	120 933	1 448 777.34	604 665,00	2 053 442,34	470 609,18	1 582 833,16
Ménerville-Tizi-Ouzou	51,000	845 867,20	380 460,00	1 226 327,20	235 690,24	990 636,96
Bougie-Beni-Mançour	87,810	1 188 468,50	642 788,01	1 831 256,51	337 504,21	1 493 752,30
Ouled-Rahmoun-Aïn-Beïda	92,600	221 671,23	220 717,81	442 389,04	62 299,99	380 089 05
zusammen	895,288	9 735 951,13	5 870 781,81	15 606 732,94	5 233 350,31	10 373 382,63

Tunis.

Der lange geplante Ausbau des Tunesischen Eisenbahnnetzes kommt jetzt in Fluss. Bisher besass das Land die Tunis-Goletta-Eisenbahn, sowie die der Algerischen Eisenbahngesellschaft „Bona-Gelma nebst Fortsetzungen" gehörige Medscherdabahn von Tunis nach der Algerischen Grenze, sowie die derselben Gesellschaft gehörige Linie von Tunis nach Hammam-el-Lif (vergl. die eingehenden Mittheilungen in Nr. 44 S. 441 Jahrg. 1887 d. Ztg.); schon seit Jahren ging die Tunesische Regierung bezw. die hinter ihr stehenden Französischen Staatsmänner mit dem Gedanken um, die Linie nach Hammam-el-Lif an der Küste südwärts über Susa bis Gabes am gleichnamigen Meerbusen zu verlängern, um von dort über Gafsa und Feriana einen Anschluss an die in Algerien gelegene Zweiglinie Souk-Ahras-Tebessa der Gesellschaft Bona-Gelma nebst Fortsetzungen herzustellen. Diese Gesellschaft liess umfangreiche Vorarbeiten für die einzelnen Linien anfertigen, auf Grund deren man anfangs 1889 dazu gelangte, unter bedeutender Einschränkung des ursprünglichen Planes zunächst ein Netz von 349 km in Aussicht zu nehmen, welches einerseits nordwärts von Tunis nach dem Hafen Bizerte, andererseits südwärts von Hammam-el-Lif nach Zaghouan, Nebeul, Susa und Kerouan auslaufen sollte. Im März und April 1889 verschaffte man sich alsdann durch Einholung zahlreicher Gutachten Kenntniss von den Wünschen der Bevölkerung bezüglich der Dringlichkeit der einzelnen Linien und ihrer Abzweigungen, sowie bezüglich der zu wählenden Richtungslinie; auf Grund der erzielten Ergebnisse wurden abermals Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft gepflogen, welche jüngst zum Abschluss gelangt sind. Nunmehr wird zunächst nur die Linie von Tunis südwärts nach der Sahel mit ihren Abzweigungen (zusammen 280 km) gebaut werden. Die Regierung gewährleistet für ein kilometrisches Anlagekapital von 52 000 Frcs. 5,2 % als Zinsen und Tilgungsbetrag; der 14 500 000 Frcs. ergebende Gesammtbetrag kann indessen von der Gesellschaft 1. um 500 000 Frcs. für den Umbau der Linie Tunis-Hammam-el-Lif, 2. um 1 000 000 Francs für Ergänzungsbauten und Betriebsfehlbeträge vor Eröffnung der ganzen Linie, endlich 3. um 1 500 000 Frcs. behufs Deckung der Betriebsfehlbeträge der ersten 12 Betriebsjahre vermehrt werden, so dass die Zinsbürgschaft der Tunesischen Regierung sich auf 17 500 000 Frcs. bezieht. Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

Rechtlicher Charakter der Bestimmungen des Preussischen Regulativs über die Dienstwohnungen der Beamten. Anwendbarkeit der Bestimmungen desselben auf die erste Einrichtung der Dienstwohnungen. Der Beklagte hat als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion zu Oppeln im Jahre 1884 im Auftrage der vorgesetzten Dienstbehörde einen Entwurf und Kostenanschlag zu einer neu einzurichtenden Dienstwohnung für einen Oberbeamten in einem vom Fiskus zu Eisenbahnzwecken erworbenen Hause zu Oppeln angefertigt und, nachdem der Anschlag genehmigt worden, die erforderlichen Arbeiten ausführen lassen. Im Anschlage waren für Instandsetzung eines bei dem Hause befindlichen, stark verwilderten Gartens und Ausbesserung einer Laube in demselben 192 ℳ ausgeworfen. Verwendet wurden dazu — nämlich für die Herstellung der Laube und für Anschaffung verschiedener Bäume und Sträucher — 99,48 ℳ, welcher Betrag an die Berechtigten aus der Betriebsamts-Kasse bezahlt wurde, nachdem der Beklagte die Rechnungen mit dem Revisionsvermerke versehen hatte.

Der Fiskus nahm auf Grund der §§ 86 folg., Theil II Titel 10 des Allgemeinen Landrechts den Beklagten auf Erstattung dieses Betrages in Anspruch, weil derselbe bei Veranschlagung der Kosten und Ausführung der Arbeiten den Vorschriften des durch Allerhöchsten Erlass vom 26. Juli 1880 genehmigten Regulativs über die Dienstwohnungen der Beamten zuwidergehandelt habe, nach welchen die fraglichen Kosten dem Fiskus nicht hätten aufgebürdet werden können. Der Berufungsrichter hat indessen die Klage abgewiesen und der dagegen gerichteten Revision gab das Reichsgericht keine Folge aus folgenden Gründen:

Der Berufungsrichter befindet, dass das gedachte Regulativ, welches im § 14 lediglich die den Wohnungs i n h a b e r n obliegenden Pflichten zur U n t e r h a l t u n g der Dienstwohnungen und der dazu gehörigen Gärten regele, nicht aber von den Kosten d e r e r s t e n E i n r i c h t u n g der Dienstwohnungen spreche, auf den vorliegenden Fall keine Anwendung erleide. Diese Auslegung des Regulativs kann nicht mit der Rüge angefochten werden, dass nach richtiger Auffassung der Vorschriften desselben „auch bei der Einrichtung neuer Dienstwohnungen die Staatskasse mit keinen anderen Kosten belastet werden dürfe, als mit denjenigen, welche zu den ihr bei Unterhaltung bestehenden Dienstwohnungen nach dem Regulativ zufallenden Ausgaben gehören." Eine Gesetzesverletzung (§§ 511, 512 der Civil-Prozessordnung, § 12 des Einführungsgesetzes zur Civil-Prozessordnung) liegt nicht vor. Denn die vermeintlich verletzte Vorschrift, dass Gartenanlagen zu neu einzurichtenden Dienstwohnungen auf Kosten des Fiskus nicht zu gewähren seien, ist ihrem Inhalt nach nur eine Dienstanweisung für die mit der Errichtung von Dienstwohnungen betrauten Beamten, daher kein Gesetz (cfr. Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 13 S. 260, Bd. 16 S. 212), und würde diesen Charakter auch dann beibehalten, wenn sie in das Regulativ über die Dienstwohnungen Aufnahme gefunden hätte. Als Gesetz im Sinne der angeführten Bestimmungen könnte das Regulativ höchstens insoweit angesehen werden, als es Rechtsverhältnisse, insbesondere die Rechte und Pflichten der I n h a b e r der Dienstwohnungen, normirt. Um solche Rechtsverhältnisse handelt es sich hier aber nicht. Zwar ist die fragliche Dienstwohnung dem Beklagten selbst vom 1. April 1885 ab zur Benutzung überwiesen, und die Arbeiten und Anschaffungen für den Garten sind erst später vorgenommen worden. Allein auf diesen Umstand ist die Klage nicht gestützt, und es ist hier nicht zu entscheiden, ob der Beklagte als Inhaber der Wohnung zur Erstattung der Kosten, etwa auf Grund der Bereicherung, verpflichtet sei.

Unzutreffend ist die fernere Rüge, dass der Grund des Berufungsrichters sich nur auf die N e u einrichtung von Gärten beziehe, während hier die Instandsetzung eines schon vorhandenen Gartens in Frage sei. Der Berufungsrichter führt aus,

dass das Regulativ nicht von den Kosten der ersten Einrichtung der Dienstwohnungen spreche und folglich auch nichts über die Kosten zur Herstellung von Gärten zu denselben enthalte. Zu diesen Kosten gehören zweifellos auch die Ausgaben zur Instandsetzung eines etwa schon früher angelegten Gartens.

(Urtheil des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. Dezember 1889 in Sachen Eisenbahn-Betriebsamt zu Oppeln w. Eisenbah-Bau- und Betriebsinspektor H.)

Bücherschau.

Der technische Telegraphendienst mit spezieller Berücksichtigung des Fernsprechwesens bei den vereinigten Verkehrsanstalten des Reichs-Post- und Telegraphengebiets. Bearbeitet und herausgegeben von Raddatz, Telegraphendirektor. Mit 67 erläuternden Abbildungen im Text. Vierte vermehrte und verbesserte Auflage. Frankfurt a. O., Druck und Verlag der Königlichen Hofbuchdruckerei Trowitzsch & Sohn.

Bei der erheblichen Ausdehnung, welche das Reichs-Telegraphenwesen in den letzten 15 Jahren erfahren hat, hat sich für sämmtliche Postbeamten die Nothwendigkeit herausgestellt, an der Bewältigung des telegraphischen Verkehrs in hervorragender Weise mitzuwirken. Um hierbei allen Anforderungen genügen zu können, müssen sich dieselben bestimmungsgemäss mit dem Wesen der Telegraphie soweit bekannt machen, dass sie bei einer vereinigten Verkehrsanstalt den technischen Telegraphendienst selbständig wahrzunehmen vermögen, sowie dass sie auch bei dem Eintritte von Betriebsstörungen und sonstigen technischen Mängeln die Ermittelung und Beseitigung derselben selbst herbeizuführen imstande sind.

Das vorgenannte 121 Seiten umfassende Buch, dessen Sprache sich durch Klarheit und Schlichtheit auszeichnet, bezweckt, den Beamten der vereinigten Verkehrsanstalten des Reichs-Post- und Telegraphengebiets dasjenige Lehrmaterial zur Verfügung zu stellen, welches zur Erfüllung der in Frage kommenden Pflichten und Anforderungen wünschenswerth ist. Der Herr Verfasser scheint die sich gestellte Aufgabe mustergültig gelöst zu haben, was sich wohl auch daraus ergeben dürfte, dass seit dem Jahre 1885 bereits die vierte Auflage des Werkes erschienen ist. Die vorliegende Auflage unterscheidet sich von der vorhergehenden dadurch, dass das Kohlezinkelement, welches in der Reichs-Telegraphenverwaltung bereits eine grosse Verwendung findet, in dieselbe mit aufgenommen worden ist.

H—g.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. August d. J. tritt im Ausnahmetarif 9 für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III von Kothmaissling nach Riesa-Elbkai ein Frachtsatz im Betrage von 0,78 M. für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 14. August 1890. (1824)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. September l. J. gelangt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Bayerischen Lokalverkehre Heft II vom 1. Oktober 1889 zur Einführung.

München, den 10. August 1890. (1825)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbar-Verkehr und Kohlen-Verkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Am 15. August d. J. kommen zur Einführung:

1. je ein Nachtrag VIII bezw. X zu den Heften 2, 4 und 5 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr;
2. ein Nachtrag V zum Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Die Nachträge enthalten Entfernungen und Frachtsätze für Station Lenhamen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Station Nierenhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Berichtigungen.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 12. August 1890. (1826)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr. Die in den vom 1. April 1890 ab gültigen Tarifheften II, III und IV für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Station Heidingsfeld der Badischen Staatsbahn kommen mit sofortiger Gültigkeit auch für die gleichnamige Station der Bayerischen Staatsbahnen zur Anwendung, soweit für letztere direkte Frachtsätze überhaupt bestehen.

Köln, den 14. August 1890. (1827)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gütertarif für den Binnenverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangt an Stelle des bisherigen Lokalgütertarifs vom 1. Oktober 1888 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau zur Ausgabe. Ausser dem bisherigen Inhalte wird derselbe insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die Verkehrsstellen der Neubaustrecken Freystadt Nds./Schl.-Sagan, Waltersdorf-Reisicht und Glatz-Rückers sowie die durch die Eröffnung dieser erstgenannten beiden Neubaustrecken und der Strecke Karf-Radzionkau bezw. durch den Abbruch der Strecke Karf-Tarnowitz bedingten Aenderungen der bisherigen Entfernungen und Frachtsätze enthalten. Neben vielfachen Ermässigungen treten unter anderem auch im Verkehr zwischen einer Anzahl südlich von Karf (einschliesslich) und nördlich von Tarnowitz (einschliesslich) belegenen Stationen auch Erhöhungen von 1 bis 3 km ein und zwar nicht nur in den normalen Tarifklassen, sondern auch in den Ausnahmetarifen für bestimmte Stückgüter, Holz und Steine.

Für den Oberschlesischen Kohlenverkehr werden die Frachtsätze für die Verkehrsstellen der Neubaustrecken sowie die hierdurch bedingten Ermässigungen und Erhöhungen in dem am 1. Oktober d. J. erscheinenden Nachtrag IV zum Lokalkohlentarife enthalten sein.

In dem neuen Gütertarife sind die den Verkehr mit Sosnowice betreffenden Bestimmungen und Frachtsätze in Fortfall gekommen, weil die Einführung eines besonderen, den Gesammtverkehr mit Sosnowice umfassenden Tarifs in Aussicht steht. Bis zur Herausgabe dieses Tarifs behalten die in dem bisherigen Lokalgütertarife enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für Sosnowice noch Gültigkeit.

Am 1. Oktober d. J. gelangt gleichzeitig ein neuer Anhang zum Gütertarif für den Binnenverkehr, enthaltend direkte Frachtsätze im Verkehr mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn zur Einführung. Derselbe wird gegen die bisherigen Frachtsätze nicht unerhebliche Ermässigungen für Güter des Spezialtarifs III und neue Frachtsätze für die Verkehrsstellen der Strecke Glatz-Rückers und Wolfersdorf-Reisicht enthalten.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau.

Der Zeitpunkt, von welchem ab die Tarife käuflich zu haben sein werden, wird gleichzeitig mit der Mittheilung über die endgültige Festsetzung der Betriebseröffnung dieser Neubaustrecken und über die Abfertigungsbefugnisse der neuen Verkehrsstellen usw. bekannt gemacht werden.

Breslau, den 14. August 1890. (1828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Stärke etc. nach den Deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr. Am 1. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif in Kraft für die Beförderung von Stärke, Stärkemehl, Kartoffelmehl, Traubenzucker und Dextrin von den Stationen Belzig, Eisleben, Lindau, Nedlitz, Teutschenthal und Wiesenburg in Wagenladungen von 10000 kg nach mehreren Deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr.

Die Güterabfertigungsstellen der vorgenannten Stationen ertheilen nähere Auskunft. (1829)

Frankfurt a. M., den 13. August 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 16. d. Mts. ab bezw., soweit Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1890 ab werden in den Tarifheften A I, C I und E I die Frachtsätze Mannheim- und Mannheim-Neckarvorstadt-Aachen, Coblenz M und Neuwied-Weissenthurm in Eilgut, Spezialtarif III und Klasse A 1, Ludwigshafen a/Rhein-Montjoie und Oberwesel in Eilgut und Klasse A 1, Quint-Albsheim a. d. Eis in Ausnahmetarif Nr. 18 für Metalle etc., sowie die Tarifkilometer Weismes-Eppingen berichtigt. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 15. August 1890. (1830)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 25. August 1890 ab wird die Station Peltre der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verkehr mit der Station Urwitz des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) mit der Tarifentfernung von 233 km einbezogen.

Köln, den 16. August 1890. (1831)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 15. August 1890 sind die Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg:

Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt, Eilenstedt, Nienburg a. S., Schwanebeck und Vogelsdorf

in den Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen worden.

Die Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 15. August 1890. (1832)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. Juli d. J. ist der Nachtrag 1 vom 15. August d. J. herausgegeben, welcher ermässigte Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc., eine bedingungsweise Ermässigung des Wägegeldes für Wagenladungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Schwerin, den 16. August 1890. (1833)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Lokalgütertarif vom 15. September 1889 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag 5 in Kraft, welcher neben einer übersichtlichen Zusammenstellung der gesammten auf den Güterverkehr der Hamburger Staatsbahnhöfe bezüglichen Vorschriften, im Eingange „Bestimmungen über die Behandlung der Empfangs-Wagenladungsgüter auf den Hamburger Staatsbahnhöfen" enthält.

Letztere Bestimmungen werden zu dem Zwecke erlassen, einerseits um die derzeitigen Verhältnisse, welche theils auf positiven Vorschriften, theils auf Uebung beruhen, klar zu stellen, andererseits um eine durch das allgemeine Verkehrsinteresse gebotene beschleunigte Zustellung der Wagenladungen zu den Entladestellen herbeizuführen.

Dieselben unterscheiden zwischen

1. solchen namentlich benannten Wagenladungsgütern, welche mangels anderweiter Vorschrift, ohne eine Verfügung des Empfängers abzuwarten, nach Anordnung der Eisenbahnverwaltung einer Entladestelle des Eingangsbahnhofes zugeführt werden;
2. solchen namentlich benannten Wagenladungsgütern, welche in Ermangelung anderweiter Vorschrift den Freihafenkais zugeführt werden, — unter Gewährung einer sechsstündigen Frist zur Beibringung des Kai-Beförderungsvertrages und Schiffszettels,
3. allen übrigen — unter 1 und 2 nicht genannten Wagenladungsgütern, bezüglich deren dem Empfänger eine sechsstündige Verfügungsfrist gewährt wird behufs Bezeichnung der Entladestelle des Empfangsbahnhofes bezw. behufs Stellung des Antrages zur Ueberführung nach den Kais.

Für die zu 1 und 2 bezeichneten Güter gelangt bei Ertheilung einer Verfügung nach Eintreffen der Wagenladung in Hamburg eine Umstellgebühr zur Erhebung, welche bei Umstellung nach den Entladestellen der Hauptbahnhöfe 0,50 *M.*, bei Umstellung nach den Kais 2 *M.* für den Wagen beträgt.

Für die Güter zu 2 und 3 wird nach Ablauf der sechsstündigen Frist eine Geleisebenutzungsgebühr für die Reservestellung erhoben, deren Höhe dem bisher erhobenen Wagenstandgeld entspricht.

Exemplare dieses Nachtrags können von einem noch näher bekannt zu gebenden Zeitpunkte ab — soweit der Vorrath reicht — durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 16. August 1890. (1834)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Vieh- usw. Verkehr. Die Bestimmung auf den Seiten 16 und 17 des Tarifs für den vorbezeichneten Verband, wonach im Verkehr mit Stationen der Parchim-Ludwigsluster-, der Mecklenburgischen Süd- und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn bei der Berechnung der Fracht für Leichen und Fahrzeuge sowie des Begleiterfahrgeldes die im Nord-Ostsee-Verbandsgütertarife enthaltenen, für die vorbezeichnete Frachtberechnung usw. maassgebenden Entfernungen um die für die Strecken jener Verwaltungen bisher eingerechneten Kilometerzuschläge zu kürzen sind, tritt ausser Kraft, nachdem durch den Nachtrag 8 zum letzteren Tarif für den Verkehr mit den Stationen der vorgenannten Eisenbahnen anderweite ermässigte Entfernungen zur Einführung gelangt bezw. die erwähnten Kilometerzuschläge nunmehr in Fortfall gekommen sind.

Altona, den 15. August 1890. (1835)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die Gebühr für die Beförderung von Durchgangsgütern auf der Packhofsbahn zwischen der Station Wittenberge und dem Packhofe daselbst bezw. zwischen der ersteren und der Schwellentränkanstalt sowie für die Beförderung von Gütern auf der diesseitigen Hafenbahn in Dömitz wird mit sofortiger Gültigkeit für Güter des Spezialtarifs III von 0,02 *M.* auf 0,01 *M.* für 100 kg ermässigt.

Altona, den 17. August 1890. (1836)
Königliche Eisenbahndirektion.

Das Artikelverzeichniss der Ausnahmetarife für den Westdeutschen und Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehr (vom 15. Mai 1886, bezw. vom 1. Dezember 1889 an gültig) ist bezüglich der Artikel Fische und Heringe vom 1. September cr. an abgeändert. Die für geräucherte und marinirte Häringe hierdurch entstehende Frachterhöhung tritt erst mit dem 16. Oktober l. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen.

Hannover, den 12. August 1890. (1837)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Magdeburg** vom 1. April 1889 tritt am 20. d. Mts. der 7. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für den Verkehr mit den neu aufgenommenen Stationen der Strecke Jerxheim-Nienhagen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg. — Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 20. August 1890. (1838)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. gelangte zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der II. Nachtrag zur Einführung.

Köln, den 18. August 1890. (1839)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Die im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güterverkehr vom 1. Juni 1890, Theil II, Heft A, I. Abtheilung enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Aachen und Aachen (= Templerbend) einerseits und den Belgischen Stationen Bourg-Leopold, Bouwel, Geet-Betz, Glous, Looz, Nederheim, Neerlinter, Nylen, Ordange, Tessenderloo, Tongres und Turnhout andererseits treten am 1. Oktober d. J. ausser Kraft.

Dieselben verbleiben von dem gedachten Tage ab hinfort nur für den Verkehr mit den Stationen Aachen (= Marschirthor) und Aachen (= Templerbend) der Grossen Belgischen Centralbahn in Gültigkeit.

Köln, den 18. August 1890. (1840)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frachtnachlass für Holztransporte von Sissek nach Frankreich und Belgien. Für Sendungen von hartem Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben in vollen Wagenladungen von Sissek wird mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1890, ein Frachtnachlass von 22 Centimes pro 100 kg im Rückvergütungswege von nachstehenden Frachtsätzen gewährt:

a) von den Frachtsätzen des Nachtrages 8 A zu Theil III für den Oesterr. - Ungar. und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. August 1887 für Sendungen nach Frankreich,
b) von den Frachtsätzen nach Buchs transit und Bregenz transit des Tarifs Theil IV Heft 2 für den Oesterr.-Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverband vom 1. März 1890 (Frachtsatz der Serie III), jedoch nur für nachweislich nach Belgien expedirte bezw. für nach Belgischen Stationen adressirte Transporte.

Zum Zwecke der Rückvergütung sind die auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufgaberezepisse längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage zu bringen.

Wien, am 11. August 1890. (1841)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 20. August d. J. wird der Haltepunkt Titz, zwischen den Stationen Ameln und Otzenrath gelegen, für den Personenverkehr — ohne Gepäckabfertigung — eröffnet.

An demselben halten sämmtliche Züge der Strecke M. Gladbach - Jülich an und zwar:

a) Abfahrt von Titz in der Richtung M. Gladbach: 6.44, 9.26 Vorm., 1.48, 5.18, 8.40 Nachm.

b) Abfahrt von Titz in der Richtung Jülich: 8.16 Vorm., 12.06, 5.01, 7.29, 10.56 Nachm.

Der Fahrplan der Strecke M. Gladbach-Jülich ändert sich von genanntem Tage ab insoweit, als die Züge 7 Uhr, 11.9 Vorm., 4.2 und 6.32 Nachm. ab M. Gladbach in der Richtung nach Jülich von den Stationen M. Gladbach bis einschliesslich Otzenrath um 3 Minuten und die Züge 6.12 Uhr, 8.51 Vorm. und 1.15 Uhr Nachm. von Jülich in der Richtung M. Gladbach um 1 bis 3 Minuten früher von den Stationen Jülich, Welldorf bezw. Ameln abfahren.

Die Fahrpreise können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 15. August 1890. (1842)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 66. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 23. August 1890.

Inhalt:

Die Praxis des Lokalbahnbetriebes.

Von **Friedrich Abt**, Königlich Bayerischer Generaldirektions-Sekretär.*)

Ueber Lokalbahnen ist eine sehr ausgedehnte Litteratur vorhanden. Und doch wird jeder, der anfängt, sich mit solchen Bahnen eingehend zu befassen, in nicht geringer Verlegenheit darüber sein, wo er gerade das zu finden hat, was er sucht. Dies hat zwei Gründe. Die Abgrenzung zwischen den Gebieten der Nebenbahnen, der Lokalbahnen und der eigentlichen Dampfstrassenbahnen war lange eine so verschwommene, dass unter der gleichen Bezeichnung „Sekundär-“ oder auch „Nebenbahnen“ solche von dem verschiedensten Charakter behandelt wurden und erst bei näherer Betrachtung herausgefunden werden konnte, von welcher Art von Bahnen eigentlich die Rede sei. Hierin hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in verdienstvoller Weise Wandel geschaffen durch die von seinem technischen Ausschuss bearbeiteten und von der diesjährigen Technikerversammlung in Berlin in neuer Fassung festgestellten Grundzüge für „Neben-“ und für „Lokalbahnen“, durch welche deren Unterschied scharf herausgehoben erscheint, so dass derselbe weiterhin wohl auch in Litteratur und Praxis mehr als bisher zur Geltung kommen wird.

Der andere Grund, welcher es erschwerte, sich über Lokalbahnen zu belehren, lag in der grossen Zersplitterung der hierüber erschienenen Veröffentlichungen, meist Monographien, die einen speziellen Fall behandelten, während es an zusammenfassenden Werken über Bau und Betrieb von Lokalbahnen heute noch merklich fehlt; namentlich aber über den letzteren. Werden auch in den verschiedenen Arbeiten über Lokalbahnen die Betriebs**einrichtungen** derselben vielfach gestreift, so fehlt es doch durchaus noch an einem Werke, welches für die zweckmässige Betriebs**führung** selbst brauchbare und ausreichende, in der Praxis unmittelbar verwerthbare Anleitungen gibt. In diese Lücke tritt der Verfasser des obenbezeichneten Werkchens. Wie sein Titel sagt, beschränkt sich dieses auf die **Praxis** des Betriebes, sieht also von eingehenderen theoretischen Erörterungen ab und stellt an dem Beispiel einer fingirten Bahn den Betrieb in seinem vollen Umfang dar. Und zwar lediglich den einer reinen Lokalbahn unter strenger Abgrenzung sowohl gegen die höhere Art der Nebenbahnen, wie gegen die in der Hauptsache auf den Personenverkehr beschränkten Dampfstrassenbahnen. Als Grundlage für die Darstellung haben augenscheinlich die von der Bayerischen Staatsbahnverwaltung betriebenen Lokalbahnen gedient, deren Betrieb der Verfasser nahe steht, und man darf daher wohl annehmen, dass die sogen. Thyrnabahn in der Hauptsache nichts anderes, als die Type einer Bayerischen Staatslokalbahn ist, wie solche z. Z. eingerichtet und betrieben werden. Damit gewinnt aber der Verfasser den grossen Vortheil, fast ausschliesslich praktisch Bewährtes bieten zu können, ohne darauf zu verzichten, seine eigene Meinung da zur Geltung zu bringen, wo er glaubt,

*) München 1890. Bassermann'scher Verlag.

dass auch an die Bayerischen Einrichtungen noch die bessernde Hand gelegt werden könnte und sollte.

Die als Beispiel gewählte Bahn ist eine normalspurige, und obgleich das Meiste von diesem Betriebe auch auf schmalspurige Bahnen angewendet werden kann, so würde es doch dem Titel des Werkes, welcher den Lokalbahnbetrieb überhaupt nennt, entsprechen, wenn auch speziell über schmalspurige Bahnen etwas darin zu finden wäre und wenigstens in der Einleitung die besonderen Einrichtungen der Schmalspurbahnen, namentlich also die Umladungen, bezw. der Transport normalspuriger Wagen auf Schmalspurbahnen, Erwähnung gefunden hätten. So beschreibt also der Verfasser in 5 Kapiteln nur den Betrieb einer bestimmten normalspurigen Bahn und beschränkt sich im I. Kapitel auf eine sehr summarische Darlegung der Bahnanlage selbst. Mit um so grösserer Liebe und Ausführlichkeit wird im II. Kapitel die ganze Organisation und Durchführung des Betriebes in 9 Abschnitten geschildert. Von besonderem Interesse ist die Darlegung über die Verwendung von ortsangesessenen Bahn- oder Güteragenten als Expedienten für Zwischenstationen, wozu sich namentlich Besitzer von Gasthäusern in der Nähe der Eisenbahn-Haltestellen eignen. Die Ausdehnung dieses Systems, welches an einzelnen Lokalbahnen schon mit sehr grossem Vortheil durchgeführt ist (so z. B. auch, soviel bekannt, an der Lokalbahn Flensburg-Kappeln), wird dazu dienen können, noch eine namhafte Verbilligung der Betriebsführung erzielen zu lassen. Die telephonische Verbindung der Haltestellen mit Anschluss- und Endstation ist hierbei, wie überhaupt für einen zweckentsprechenden Lokalbahnbetrieb, unumgängliche Bedingung.

Die in dem Abschnitt „Güterverkehr" für die Tarifbildung entwickelten Grundsätze scheinen mit einer gewissen Selbstständigkeit gegenüber den z. Z. bestehenden staatlichen Lokalbahntarifen aufgestellt, müssen aber als vollständig richtige anerkannt werden. Nichts könnte für die Ausdehnung und das Gedeihen der Lokalbahnen verhängnissvoller werden, als ein allzu starkes Anlehnen an die Tarife der unter ganz anderen Bedingungen arbeitenden Hauptbahnen, wofür bei den vom Staate verwalteten Lokalbahnen immer einige Gefahr besteht.

Kapitel III enthält sodann die für den Lokalbahnbetrieb als nöthig erachteten Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und die nach obenerwähnten Grundsätzen erstellten Tarife, während die Kapitel IV und V ausführliche Dienstanweisungen für die Handhabung des Verkehrs und speziell für jede einzelne Sparte des Lokalbahnpersonals bringen.

Im zweiten Theil des Werkchens werden endlich in 68 Beilagen Verzeichnisse, Tabellen, Vertragsbedingungen und Formulare zu Dienstpapieren in einer Ausführlichkeit gegeben, welche vielleicht den ersten Eindruck erweckt, dass hier des Guten etwas zu viel gethan sei, während bei genauerer Durchsicht derjenige, welchem die Aufgabe gestellt wäre, selbst einen Lokalbahnbetrieb einzurichten, doch keine dieser Beilagen missen möchte, da sie ihm, selbst wenn er sie nicht direkt benutzen will, doch zur Aufstellung aller nöthigen Instruktionen usw. die werthvollste Anleitung geben. In der Vollständigkeit der ganzen Betriebsanleitung mit Beilagen, die in der Hauptsache einem bestehenden, völlig geordneten Betrieb entnommen sind, liegt zweifellos ein Hauptwerth der hier besprochenen höchst verdienstvollen Arbeit. Ob die Form derselben — Darstellung des Betriebes einer fingirten, aber den Stempel der Bayerischen Lokalbahnen deutlich an sich tragenden Bahn — im gegebenen Falle durchaus angezeigt war, darüber könnte mit dem Verfasser der Mann der Wissenschaft rechten, welcher nicht nur eine bestimmte Einrichtung kennen lernen, sondern der Beschreibung derselben auch eine kritische Beleuchtung und Vergleichung mit anderwärts bestehenden Einrichtungen beigefügt sehen möchte: der Mann der Praxis, für den doch der Verfasser zunächst geschrieben hat, wird ihm wärmsten Dank zollen für die Darreichung einer Anleitung, nach welcher ein Lokalbahnbetrieb sofort bis auf die letzte Kleinigkeit eingerichtet werden kann und worin auch die Leiter bereits eingerichteter Lokalbahnen in vielen vorkommenden Fällen werthvolle Anhaltspunkte und Rathschläge finden werden. Ihnen zuerst, aber auch allen, welche sich überhaupt für die Entwickelung der in unserer Zeit zu so hoher wirthschaftlicher Bedeutung gelangten und unstreitig einer noch bedeutsameren Zukunft entgegengehenden Lokalbahnen interessiren und sich über dieselben belehren wollen, kann das vorliegende vortreffliche Werkchen, welches den Anfang zur Ausfüllung einer bis jetzt schmerzlich empfundenen Lücke in unserer Litteratur macht, aufs angelegentlichste empfohlen werden.

—y.—

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der in Dresden am 30., 31. Juli und 1. August 1890 abgehaltenen Vereinsversammlung.

(Fortsetzung aus Nr. 65.)

Im weiteren Verlaufe der Besprechung gibt Herr Eisenbahndirektions-Präsident Kranold (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) der Meinung Ausdruck, dass es nothwendig sei, die in erster Reihe für die Wagenmeister bestimmte neue Anlage I a in der Weise zu vervollständigen, dass die genannten Beamten aus derselben klar zu ersehen vermögen, welche Verwaltungen unter den in den vorgeschlagenen neuen Bestimmungen erwähnten „fremden Verwaltungen" zu verstehen sind. Er empfiehlt deshalb folgenden Zusatz zu der Ueberschrift der neuen Anlage I a:

„(zur Zeit gültig für den Uebergang der Wagen zwischen den Vereinsverwaltungen und den Eisenbahnen in Frankreich, Italien und der Schweiz)."

Herr Ober-Finanzrath Strick (Sächsische Staatseisenbahnen) findet in den vorgeschlagenen Fassungen der fraglichen Bestimmung unter a in Abs. 2 des § 17 eine zu weit gehende Belastung des unteren Personals; er empfiehlt deshalb, in dem Ausschussantrage die Worte:

„oder, sofern sie für ausländische Verwaltungen bestimmt sind, nicht den Anforderungen der Anlage Ia"

wegzulassen und also folgende Fassung anzunehmen:

„a) Wagen der Vereinsverwaltungen, deren Bauart und Einrichtungen nicht den Anforderungen der Anlage I, sowie Wagen fremder Verwaltungen, deren Bauart und Einrichtungen nicht den Anforderungen der Anlage Ia entsprechen."

Im weiteren wird von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, dass das Vereins-Wagenübereinkommen und das technische Reglement für den internationalen Verkehr sich in den Bestimmungen über die Uebergangsfähigkeit der Wagen im grossen und ganzen decken und wesentliche Unterschiede nur in betreff der Bufferhöhe und des Radstandes der Wagen bestehen. Es möchte demnach wohl genügen, lediglich die in Frage kommenden Unterschiede in dem Vereins-Wagenübereinkommen zum Ausdruck zu bringen, wodurch die Beigabe der vorgeschlagenen umfangreichen Anlage I a erübrigen würde.

Auf Antrag des Herrn Präsidenten Kranold (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) wird beschlossen,

den Gegenstand nochmals an den Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung zur Beschlussfassung — nach vorherigem Benehmen mit dem technischen Ausschusse — im Sinne des § 13 der Vereinssatzungen zu verweisen, derart, dass die gefassten Beschlüsse dann bindend werden, wenn der im § 15 der Vereinssatzungen erwähnte Widerspruch von einem Zehntel sämmtlicher den Vereinsmitgliedern zustehenden Stimmen nicht eintritt.

Durch diesen Beschluss finden alle übrigen in der heutigen Versammlung zu diesem Gegenstande gestellten Anträge ihre Erledigung.

XI. zu X der Tagesordnung. Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens mit den durch den I. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen eingeführten neuen Bestimmungen.

Auf Vorschlag des Herrn Generaldirektionsrathes Mahla (Bayerische Staatsbahnen) wird die Beschlussfassung über obenbezeichneten Gegenstand bis nach Berathung des Antrages zu XV der Tagesordnung ausgesetzt, weil möglicherweise der zu dieser Ziffer zu fassende Beschluss eine Aenderung des vorgeschlagenen Wortlautes der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens bedingen werde.

Demgemäss wird zunächst in die Berathung zu XV der Tagesordnung eingetreten.

XII. zu XV der Tagesordnung. Beschlussnahme über den Entwurf eines neuen Paragraphen (117a) der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, betreffend die Einschränkung der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf Krümmungen.

Der von Herrn Eisenbahndirektor Werchan (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) vorgetragene Antrag des technischen Ausschusses:

> die Vereinsversammlung wolle dem vorgelegten Entwurf eines neuen Paragraphen (117a) der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen ihre Genehmigung ertheilen,

wird einstimmig angenommen.

Hiernächst wird in die Berathung zu X der Tagesordnung eingetreten.

XIII. zu X der Tagesordnung. Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens mit den durch den I. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen eingeführten neuen Bestimmungen.

Der Ausschussbericht wird durch Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten Offermann (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln) zum Vortrag gebracht.

Bei der Verhandlung über den Gegenstand kann die in dem Ausschussberichte erwähnte Frage, ob die Absicht des technischen Ausschusses dahin gegangen sei, die bisherige obere Umrisslinie für Güterwagen und diejenige für überdeckte Schaffnersitze durch die in dem I. Nachtrage zu den technischen Vereinbarungen für Wagen jeder Art neu festgesetzte Umrisslinie von 4 570 mm über Schienenoberkante zu ersetzen, nicht hinreichend geklärt werden. Ebenso erschien es als wünschenswerth, den technischen Ausschuss noch darüber zu hören, ob es sich empfiehlt, die in der bisherigen Umrisszeichnung des Wagenübereinkommens enthaltenen Angaben über die Nothketten, die Bremsklötze und die Kuppelungen auch in die neue Zeichnung zu übernehmen. Die Versammlung beschliesst deshalb,

> die Angelegenheit an den technischen Ausschuss zu verweisen, welcher dieselbe nach Erörterung der zweifelhaften Punkte an den Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung übergeben möge, damit der letztere unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Beschlusses zu Nr. XV der Tagesordnung die Feststellung des Wortlautes des § 1 (Abs. 1) der dem Vereins-Wagenübereinkommen beigegebenen Anlage I vornehme.
>
> Die aus den Berathungen des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung hervorgehenden Vorschläge sollen demnächst gemäss § 15 der Vereinssatzungen zur Abstimmung gestellt werden.

XIV. zu XI der Tagesordnung. Antrag der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Ergänzung des Artikels 30, Ziffer 4 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

Der Ausschuss, namens dessen Herr Eisenbahndirektions-Präsident Kranold (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) berichtet, schlägt vor, den Artikel 30, Ziffer 4, des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement durch Aufnahme folgender Bestimmung (Absatz 2) zu ergänzen:

> „Aus der Vertheilung der gezahlten Entschädigungsbeträge sich ergebende Treffnisse von nicht mehr als 0,50 ℳ (einschl.) werden nicht erstattet, sondern sind von der regelnden Verwaltung auf eigene Rechnung zu übernehmen."

Die Versammlung stimmt diesem Antrage zu, bestätigt auch im übrigen die Annahme des Ausschusses, dass eine Benachrichtigung derjenigen Verwaltungen, auf welche rechnungsmässig Treffnisse von 50 ₰ und weniger entfallen, sowie — bei Entschädigungsforderungen von 30 bis 600 ℳ — die Uebersendung der Akten an diese Verwaltungen nicht mehr erforderlich ist, weil jene Treffnisse ja von der regelnden Verwaltung übernommen werden sollen, die erstbezeichneten Verwaltungen also als betheiligt nicht mehr anzusehen sind.

XV. zu XII der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements, des Uebereinkommens zu diesem Reglement und des Verschleppungsübereinkommens.

Nach einem einleitenden Vortrage des Herrn Finanzraths von Seydewitz (Sächsische Staatsbahnen) erklärt die Versammlung sich damit einverstanden, dass von den Anträgen des Güterausschusses diejenigen unter IV 2c und V vorweg zur Berathung gezogen werden. Diese Anträge lauten:

A.

„IV 2c. Die Vereinsversammlung wolle

1. aussprechen, dass im Deutschen Verkehre Sendungen, welche abweichend vom Wege des direkten Tarifs, der Leitungsvereinbarung, der Kartirung befördert wurden, gleichwohl nicht als verschleppt gelten, sobald die Beförderungsroute thatsächlich den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet",

und demgemäss

2. dem § 1, Abs. 2 (unter c) des Verschleppungsübereinkommens folgende neue Fassung geben:

   „c) in Ermangelung eines direkten Tarifs gemäss den unter den Verwaltungen etwa getroffenen Abfertigungsvereinbarungen oder".

B.

„V. Die Vereinsversammlung wolle an Stelle des in § 5 des Verschleppungsübereinkommens unter b festgesetzten Betrages von 0,15 ℳ für die Wagenladung setzen:

„für die Wagenladung 0,12 ℳ"

Bei der hierüber stattfindenden Abstimmung werden beide vorstehenden Anträge angenommen.

In der über die übrigen Anträge des Güterausschusses (vergleiche den Ausschussbericht nebst Anlage, Seite 56) eingeleiteten Verhandlung wird zunächst von Herrn Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) darauf hingewiesen, dass nicht allein der Güterausschuss ausweislich der Niederschriften über die Ausschusssitzungen zu Lindau (1886), Berlin und Berchtesgaden (1890) ausdrücklich sich mehrfach als unzuständig zur Entscheidung von Streitfällen, welche aus dem innerstaatlichen Verkehre herrührten, erklärt habe, sondern es habe auch noch bis in die jüngste Zeit eine starke Minderheit an dieser Ansicht festgehalten. Nach § 22 Abs. 1 der Vereinssatzungen seien lediglich die aus den Vereinsbestimmungen über den Güterverkehr entstehenden Rechtsstreitigkeiten durch Schiedsspruch des Güterausschusses zu entscheiden, und es erscheine hiernach fraglich, ob der Ausschuss überhaupt befugt sei, über Streitfälle aus dem innerstaatlichen Verkehr zu befinden. — Die Thatsache, dass der Ausschuss bisher ein solches Schiedsrichteramt ausgeübt habe, sei nicht ausschlaggebend für die Rechtsfrage selbst.

Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen scheine übrigens die Frage des Bedürfnisses zu einer Aenderung im Sinne der Ausschussanträge verneint worden zu sein; diese Auffassung ergebe sich für ihn aus der Wahrnehmung, dass die vorgenannten Verwaltungen seit längerer Zeit den Ausschuss als Schiedsgericht zur Entscheidung der aus dem inneren Verkehr herrührenden Streitfälle nicht mehr anrufen. Es erscheine deshalb zweckmässig, in den aus den Deutschen Verkehren herrührenden Streitfällen die schiedsrichterliche Entscheidung des „Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes" anzurufen oder vielmehr Einrichtungen zu treffen, dass der genannte Verband ein solches Schiedsrichteramt auszuüben in der Lage sei. Uebrigens seien die Anträge des Güterausschusses den Vereinsverwaltungen zu spät bekannt geworden, als dass sich dieselben hätten ausreichend über die Tragweite dieser Anträge unterrichten können.

Aus allen diesen Gründen empfiehlt Herr Ober-Regierungsrath Thomé:

die Beschlussfassung über den Gegenstand vorläufig zu vertagen, damit eine eingehende Prüfung der Sache im Schoosse der einzelnen Verwaltungen stattfinden könne.

Diesem Antrage wird von mehreren Seiten widersprochen, wobei namentlich der Meinung Ausdruck gegeben wird, dass der Vertagungsantrag im Sinne einer Verneinung der schiedsrichterlichen Zuständigkeit des Güterausschusses für Streitfälle aus innerstaatlichen Verkehrsbeziehungen aufgefasst werden könnte, was schon im Hinblick auf den Umstand misslich erscheine, dass eine anderweite schiedsrichterliche Instanz für Streitfälle aus innerstaatlichen Verkehren, wenigstens auf dem unter der Herrschaft des Deutschen Betriebsreglements stehenden Gebiete fehle. Um den „Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband" mit der gedachten schiedsrichterlichen Befugniss auszustatten, sei — wie Herr Oberinspektor Wohlmuth (Bayerische Staatsbahnen) ausführt — eine Statutenänderung desselben erforderlich, deren Zustandekommen immerhin zweifelhaft erscheine.

Seitens des Herrn Regierungsraths Dr. Eger (Oesterreichische Nordwestbahn), welcher sich gegen den Vertagungsantrag ausspricht, wird bemerkt, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen die Streitfälle aus ihrem innerstaatlichen Verkehr nicht einem mit schiedsrichterlichen Befugnissen ausgestatteten besonderen Forum übertrügen, sondern diese Angelegenheiten nur im Wege der sogenannten Reklamationskonferenzen zum Austrage brächten. Aus dieser bisher geübten Praxis sei aber keineswegs zu folgern, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen die schiedsrichterliche Zuständigkeit des Güterausschusses für innerstaatliche Verkehrsbeziehungen in Frage stellten; vielmehr hätten sie sich bei dem ihrerseits geübten Verfahren hauptsächlich durch die Rücksicht leiten lassen, den Güterausschuss nach Möglichkeit von der schiedsrichterlichen Behandlung zu vieler, zum Theil untergeordneter Streitfälle zu entlasten.

Nachdem hierauf Herr Regierungsdirektor von Lavale (Pfälzische Bahnen) unter besonderer Hervorhebung des Umstandes, dass die durchaus wünschenswerthe Einheitlichkeit in der Rechtsprechung durch das Nebeneinanderbestehen verschiedener Schiedsgerichte leiden würde, sich gegen den Vertagungsantrag ausgesprochen, wird der nachstehende, von Herrn Regierungsrath Dr. Eger (Oesterreichische Nordwestbahn) gestellte Antrag, mit welchem Herr Ober-Regierungsrath Thomé sich einverstanden erklärt, einstimmig angenommen:

„Die Vereinsversammlung hält im allgemeinen für zweckmässig und wünschenswerth, dass der Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehrs als Schiedsgericht für Streitigkeiten unter den Vereinsverwaltungen, sowohl für den Verkehr von einem Staatsgebiete zum andern, als auch innerhalb desselben Staatsgebietes auch dann in Thätigkeit treten soll, wenn abweichende Bestimmungen von den Vereinsvorschriften vorliegen. Da Bedenken ausgesprochen sind, ob dies auf Grund der gegenwärtigen Satzungen zulässig ist, so wird der Ausschuss für die Vereinssatzungen und derjenige für Angelegenheiten des Güterverkehrs ersucht, die Frage zu prüfen und bei der Vereinsversammlung zweckentsprechende Anträge zu stellen."

Fortgesetzt den 31. Juli 1890.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit der Mittheilung, dass verschiedene mit dem Gegenstande unter XIV der Tagesordnung — Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit — in Verbindung stehende Drucksachen eingegangen seien.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und genehmigt, worauf die Versammlung in die Tagesordnung eintritt.

XVI. zu XIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt auf Abänderung des § 6 der Vereinssatzungen.

Der Ausschuss, namens dessen Herr Regierungsrath Dr. Eger (Oesterreichische Nordwestbahn) berichtet, stellt folgenden Antrag:

Die Vereinsversammlung wolle beschliessen, in § 6 der Vereinssatzungen am Schlusse des ersten Absatzes die folgende neue Bestimmung zuzusetzen:

„In Beziehung auf die Anwendung der Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens kann bedungen werden, dass der Wagenpark und die Strecken der antragstellenden Verwaltungen als Theil des Wagenparks, bezw. des Bezirkes einer anschliessenden Vereinsverwaltung nach Uebereinkommen mit der letzteren behandelt werden."

Herr Direktor Schneider (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) sucht nachzuweisen, dass den anschliessenden Hauptbahnen aus der Wagenbeistellung für die Nebenbahnen keine Nachtheile erwüchsen und hiernach der Antrag der Direktion Erfurt nicht als begründet anzusehen sei. Demgegenüber legt Herr Eisenbahndirektor Heine (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) den Standpunkt seiner Verwaltung des näheren dar.

Hierauf wird der Antrag des Ausschusses zur Abstimmung gestellt und angenommen.

(Fortsetzung folgt.)

Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1889.

Der bedeutende Umfang, welchen die Ausgabe der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte in den wenigen Jahren des Bestehens dieser Einrichtung — bekanntlich wurden die s. Zt. kombinirbare Rundreisebillete genannten Fahrscheinhefte zuerst im Jahre 1884 während der Monate Mai bis September ausgegeben — erreicht hat, lässt einen vorauszuschickenden kurzen Rückblick auf die Erfolge dieses Verkehrs um so berechtigter erscheinen, als der sechsjährige Zeitabschnitt 1884—1889 gewissermaassen die Entwickelungsperiode des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte darstellt und weil im Laufe dieses Jahres eine wesentliche Aenderung der Bestimmungen über die Ausgabe derartiger Fahrscheinhefte — nämlich das Fallenlassen der Bedingung der Rundfahrt — eingetreten ist. Die Folgen dieses Zugeständnisses kann erst die im nächsten Jahre herauszugebende Statistik zeigen. Im Einführungsjahre (1884) machte sich das Publikum erst nach und nach mit der neuen Einrichtung vertraut und die in diesem Jahre verausgabte Gesammtzahl von Fahrscheinheften — 61 590 Stück — ist für das in den Verkehr damals einbezogene Netz von 45 516 km eine nur mässige zu nennen. Aber bereits im nächsten, eine gleiche Ausgabezeit (Mai-September) umfassenden Jahre stieg die Zahl der verausgabten Hefte, d. i. die diese Einrichtung benutzende Anzahl von Personen, auf 136 251, während das einbezogene Netz auf 52 965 km anwuchs, d. h. die Zahl der Reisenden hatte sich bereits im zweiten Jahre des Bestehens dieses neuen Verkehrs mehr als verdoppelt.

Vom Jahre 1886 ab wurden die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte während des ganzen Jahres ausgegeben und es stieg infolge dessen die Anzahl der auf solche Hefte beförderten Personen auf 246 559, während das Netz 54 171 km umfasste. Im Jahre 1887 traten Belgische, nicht zum Verein gehörige Eisenbahnen und zwar die Belgischen Staatsbahnen, die Antwerpen-Genter, die Gent-Eecloo-Brügger, die Gent-Terneuzener, die Belgische Nordbahn und die Maeseycker Eisenbahn dem Vereinsreiseverkehr bei; das hierdurch vergrösserte Netz umfasste 57 844 km und erreichte im Jahre 1888 durch Einbeziehung weiterer Linien einen Umfang von 58 866 km. Die Anzahl der im Jahre 1887 auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte beförderten Reisenden stieg auf 301 620 und im Jahre 1888 auf 352 818.

Ebenso wie die Zahl der die neue Einrichtung benutzenden Reisenden stieg auch die aus diesem Verkehre stammende Einnahme. In den Jahren 1884—1888 wurden nämlich vereinnahmt: 3 332 165, bezw. 7 252 400, 13 258 730, 16 068 474 und 18 671 274 ℳ. Die Einnahmen vermehrten sich also in demselben Verhältniss, wie die Zahl der beförderten Personen. Eine Steigerung der Einnahmen von 6 Millionen Mark zeigt diejenige des Jahres 1886 gegenüber der Einnahme des Vorjahres, es war somit die Einführung der Ausgabe der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte während des ganzen Jahres eine von ausserordentlichem Erfolge begleitete Maassregel.

Im Berichtsjahre (1889) hat das in den Vereinsreiseverkehr einbezogene Netz abermals durch den Eintritt der Schweizerischen Transportanstalten (im Mai 1890) sowie der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Eisenbahnen (im Juni 1890) in die Reihe der an diesem Verkehre betheiligten Verwaltungen

eine wesentliche Erweiterung erfahren. Es umfasst dieser Verkehr also jetzt das weite Gebiet von Trondhjem bis zur Adria und von Memel bis Genf bezw. Vlissingen und Ostende, für welches man sich jetzt ein Fahrscheinheft nach eigener Wahl des Reiseweges zusammenstellen kann und dessen Kostenbetrag man gleich in der Heimath in landesüblicher Münze zu berichtigen in der Lage ist. Das Gesammtnetz umfasste am Schlusse des Jahres 1889 68 098 km, das sind beinahe 10 000 km mehr als im Vorjahre. Von diesem Umfang entfallen 33 697 km auf die Deutschen, 35 874 km auf die Oesterreichisch-Ungarischen, Niederländischen, Luxemburgischen, Rumänischen und Belgischen und 8 527 km auf die Schweizerischen und Skandinavischen Bahnen. Das Netz vertheilt sich auf 35 Deutsche, 20 Oesterreichisch-Ungarische, 6 Niederländische und Luxemburgische und 4 andere (Chimay-, Lüttich-Limburger-, Grosse Belgische Central- und Rumänische Eisenbahn) Vereinsverwaltungen, ferner auf 7 Belgische, 22 Schweizerische, 3 Dänische, 8 Schwedische und 2 Norwegische Nicht-Vereinsverwaltungen. Von den im ganzen 383 664 in diesem Verkehre beförderten Reisenden benutzten 11 599 die I., 190 281 die II. und 181 784 die III. Klasse. Die meisten ausgefertigten Hefte, 118 730, betrafen Reisen für Entfernungen von 1 001—1 500 km, dann folgen 105 178 Hefte für Entfernungen von 701—1 000 km, dann 58 144 Hefte für Entfernungen von 1 501—2 000 km und 47 280 Hefte für Entfernungen von über 2 000 km.

Die 383 664 verausgabten Hefte enthielten zusammen 9 727 465 Fahrscheine, aus welch' letzterer Summe man auf die Arbeitsleistung schliessen kann, die den Ausgabestellen allein aus der Zusammenstellung und Prüfung der Fahrscheinhefte erwachsen ist.

Die Gesammteinnahme für die vorgenannte Zahl der verausgabten Hefte beziffert sich auf 21 433 246 ℳ, hiervon entfallen 1 623 926 ℳ auf die I., 13 702 064 ℳ auf die II. und 6 107 256 ℳ auf die III. Klasse. Ist es in Anbetracht der zurückgelegten Entfernungen fast selbstverständlich, dass die II. Klasse die in diesem Verkehre am meisten benutzte ist, so zeigt sich auch diese Klasse als die ergiebigste Einnahmequelle. Nach den einzelnen Monaten vertheilt erscheint der Juli mit über 4½ Million Mark als der stärkste Reisemonat, dann folgt der August mit über 4 Millionen Mark, alsdann folgen Juni und September mit über 2½ bezw. 2 Millionen Mark; der schwächste Reisemonat war der Februar, in demselben wurden über 600 000 ℳ vereinnahmt.

Sind die Einnahmen, welche aus diesem Verkehre fliessen, als ganz erhebliche zu bezeichnen, so ist auch die Leistung der Eisenbahnen hierfür eine bedeutende. Von den beförderten Reisenden wurden nämlich über 499 Millionen Personenkilometer zurückgelegt und es entfielen hiervon über 23 Millionen auf die I., über 286 Millionen auf die II. und über 189 Millionen auf die III. Klasse.

Nachdem die Belgischen, Schweizerischen und Skandinavischen Nicht-Vereinsbahnen dem Vereinsreiseverkehre beigetreten sind, ist auch der Beitritt der Französischen Bahnen in Kürze zu erwarten, es sind jedoch, da das bereits bestehende Französische System der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte sich mit dem Deutschen nicht deckt, noch einige Schwierigkeiten zu überwinden. Es ist jedoch nicht zweifelhaft, dass auch diese Klippe glücklich umschifft wird und dass das internationale System der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte eine immer grössere Ausdehnung erlangt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 62 km lange Strecke Hannover - Walsrode der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, welche am 25. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet wird, ferner die Strecken Dülken-Brüggen (14,70 km) und Euskirchen - Münstereifel (13,93 km) der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, welche am 1. Oktober d. J. dem Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3356 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3400 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollamtliche Abfertigung von Ersatzstücken, welche zur Wiederherstellung beschädigter Deutscher Wagen nach dem Auslande über die Schlesische Grenze ausgeführt werden (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3409 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen grössten Radstände (abgesandt am 21. bis 23. d. Mts.).

Nr. 3410 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgischen Staatsbahnen, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, sowie der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend die Verzeichnisse der zusammenstellbaren Fahrscheine (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3425 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Maassnahmen zur Verhinderung von Unfällen.

Als Nachtrag zu dem in Nr. 64 S. 635 d. Ztg. unter der obigen Ueberschrift mitgetheilten Erlass der K. K. Generalinspektion ist von derselben ein Erlass veröffentlicht worden, durch den die beschleunigte Ergreifung von Maassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Bahnbetriebes angeordnet wird. Die schon in früheren Erlassen ergangenen Verfügungen betreffen insbesondere: die leichtere Entdeckung betriebsgefährlicher Gebrechen durch verschärfte technische Prüfung der Wagen während der Zugaufenthalte in den Stationen, die Mittheilung der Achsenzahl der Züge wegen des Zusammentreffens von 2 und mehr Zügen in vielen mit beschränkten Geleisanlagen versehenen Stationen, die ausgedehntere Einrichtung centraler Anlagen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der Züge, die Ausrüstung schnellfahrender Züge mit durchgehenden Bremsen behufs raschen und sicheren Anhaltens, die Einführung eines Interkommunikationssignales für Schnell- und Personenzüge und die Einführung von Kontrolvorrichtungen zur Bemessung der Fahrgeschwindigkeiten der Eisenbahnzüge auf der offenen Strecke. Zur thunlichsten Hintanhaltung von Eisenbahnunfällen bezeichnet es die Generalinspektion für geboten, dass nicht nur das im Betriebsdienste verwendete Eisenbahnpersonal bei allen sich darbietenden Gelegenheiten an eine gewissenhafte und dem Geiste der Dienstvorschriften entsprechende Durchführung der Betriebsvorschriften gemahnt werde, sondern dass auch durch die allgemeine Durchführung der vorerwähnten Maassnahmen technischer Natur die Sicherheit des Zugverkehrs in wirksamer Weise gefördert werde. Die Generalinspektion erklärt ferner, dass jede andere Frage dort in den Hintergrund zu treten hat, wo es sich um die Sicherheit des Bahnbetriebes handelt, und legt es den Bahnverwaltungen dringend nahe, die Ausführung jener bezüglichen Einrichtungen, welche, auf eine längere Reihe von Jahren vertheilt, zur Durchführung gelangen sollten, nunmehr so rasch als möglich zu bewerkstelligen. Bei dieser Gelegenheit glaubt endlich die Generalinspektion, mit Rücksicht auf die oft beklagte Ueberbürdung des Eisenbahnpersonals, es nicht verabsäumen zu sollen, auf den Erlass des Handelsministers vom 26. Mai 1890, betreffend die Sonntagsruhe im Eisenbahn - Betriebsdienste, hinzuweisen, und hierbei gleichzeitig zu bemerken, dass die mit der Erhöhung der Betriebssicherheit im Zusammenhange stehende Frage, betreffend die Regelung der längsten Dienstdauer des beim Betriebsdienste in Verwendung stehenden Personals, wohl schon als abgeschlossen anzusehen ist, dass aber die bezügliche Verfügung erst nach Rücklangen des betreffenden, der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Aeusserung übermittelten Entwurfes behufs allgemeiner Einführung ausgegeben werden kann.

Betriebseröffnung der Lokalbahn Ischl-Strobl.

Diese 9,6 km lange Linie wurde am 5. d. Mts. eröffnet und bildet eine Theilstrecke der schmalspurigen Lokalbahn Ischl-Salzburg. Die andere Theilstrecke Mondsee-Salzburg ist im Bau und dürfte im Sommer des nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden. Das Mittelglied Strobl - St. Gilgen-Mondsee, somit die ganze Lokalbahn, muss spätestens innerhalb 4 Jahren fertiggestellt werden; es ist damit zugleich wieder eine Touristenbahn durch eine der lieblichsten Gegenden des Salzkammergutes geschaffen.

Südbahn: Eröffnung von Haltestellen.

Am 3. August d. J. sind auf den Linien der Südbahn 2 neue Haltestellen für den Personenverkehr und beschränkten Gepäckdienst eröffnet worden, und zwar 1. die Haltestelle Opcina auf der Wien-Triester Linie zwischen den Stationen Sessana und Prosecco; 2. die Haltestelle Markt-Paternion auf der Linie Marburg-Franzensfeste zwischen den Stationen Paternion-Feistritz und Rothenthurn.

Behufs Errichtung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes in Pilsen

hat daselbst eine technische Kommission getagt, bestehend aus den Vertretern der betheiligten Bahnen, in welcher die Grundzüge einer Vereinbarung festgestellt wurden. Es soll nunmehr ein detaillirtes technisches Projekt ausgearbeitet und auf Grund dessen der genaue Kostenvoranschlag festgestellt werden. Zugleich wird statistisch ermittelt werden, in welchem Maasse die einzelnen Bahnen an dem Verkehre in dem Bahnhofe theilnehmen, und wird dann nach diesem Maassstabe auch die Vertheilung der Kosten des neuen Bahnhofes festgesetzt werden. Den grössten Antheil an dem Verkehre dürften die Oesterreichischen Staatsbahnen haben. Die Böhmische Westbahn hat für den Fall des Bahnhofbaues bereits Vorsorge getroffen. Sie verfügt nämlich über einen Spezial-Reservefonds im Betrage von 1 245 348 fl., welcher ausschliesslich in 4 % Prioritäten der Böhmischen Westbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angelegt ist.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat bezüglich des von dem Civilingenieur Anton Seemiller in Wien vorgelegten generellen Projektes für eine Lokalbahn mit kombinirtem Adhäsions- und Zahnstangensystem von der Station Köflach der Graz-Köflacher Eisenbahn über Gradenberg nach St. Margarethen im Murthale, zum Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn bei Knittelfeld, die Trassenrevision angeordnet. — Die den Civilingenieuren Gustav v. Cleef und Richard Burchard in Berlin ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Meran der Bozen-Meraner Bahn über Schlanders, Glurns, Taufers und Nauders durch das Ober-Innthal bis nach Landeck zum Anschlusse an die Oesterreichischen Staatsbahnen wurde am 17. Juli auf weitere 6 Monate verlängert.

Behebung des Wagenmangels im Herbste.

Die K. K. Generalinspektion hat an die Verwaltungen sämmtlicher Oesterreichischen Eisenbahnen einen Erlass gerichtet, betreffend die zur Behebung eines Wagenmangels in den Herbstmonaten zu ergreifenden Maassnahmen. Vor allem bezweckt der Erlass, auf die Kohlenkonsumenten einzuwirken, dass dieselben einen Theil der in den Herbstmonaten benöthigten Kohlenmengen schon in den Sommermonaten bevorräthigen und dass die Eisenbahnverwaltungen, zur Herbeiführung eines raschen Umlaufs und der Verfügbarkeit der Wagen im Herbst, die nothwendige Auswechselung von Schienen und Schwellen in grösserem Umfange, sowie die erforderlichen Wiederherstellungen an grösseren Objekten thunlichst während der Sommermonate durchführen und die Bergung von Kohlen für den Eigenbedarf und Baumaterialien noch vor Eintritt des Herbstes bewerkstelligen. Ferner empfiehlt der Erlass, die Ausbesserungsarbeiten und die wiederholte Revision der Güterwagen thunlichst in den Sommermonaten in angemessenen Zeitabschnitten vorzunehmen und bei einem grösseren Stande an Langholzwagen, sowie Wagen ohne Bordwände, Aufsätze für diese Wagen rechtzeitig zu beschaffen, damit dieselben zur Verladung von Kohle, Rüben usw. im Bedarfsfalle herangezogen werden können. Was jene Maassnahmen anbelangt, welche bei Beginn des Herbstes, bezw. beim Eintritte des starken Verkehres, ins Auge zu fassen sind, um eine rasche Be- und Entladung der Wagen, sowie deren raschesten Lauf zu erzielen, so wird eine Reihe dahin abzielender Anordnungen getroffen. Die Durchführung dieser Vorsorgen für die Herbstzeit wird in gleichem Umfange und gleicher Strenge auch jenen Verwaltungen dringend empfohlen, bei welchen erfahrungsgemäss auch in der Zeit des starken Verkehres ein Abgang an Güterwagen in besonderem Grade sich nicht fühlbar macht, damit diese Bahnen mit dem aus diesen Maassnahmen zu erhoffenden Ueberschusse an Wagen den mit einer Wagennoth kämpfenden Anschlussverwaltungen eine Aushilfe zu bieten in der Lage sind. Schliesslich werden die Bahnverwaltungen eingeladen, für die Folge eine jede Anmiethung von Wagen unter Angabe der Vermietherin, dann der Anzahl und Reihe der Wagen, sowie die Zeit und des Preises der Anmiethung, und zwar gleich nach Abschluss der bezüglichen Verhandlungen, zur Kenntniss der K. K. Generalinspektion zu bringen und in dieser Richtung bezüglich der für die kommende Herbstzeit bereits angemietheten Wagen nachträglich Bericht zu erstatten.

Deutsche Levantelinie.

Die Prager Handelskammer hat an das Handelsministerium die bereits in Nr. 56 S. 561 erwähnte Eingabe um Abwehr der Gefahren gerichtet, welche durch die Tarife der Deutschen Levantelinie der Oesterreichischen Ausfuhr und Industrie drohen. In derselben wird unter anderem angeführt, dass besonders die Böhmische Zuckerindustrie durch den neuen Deutschen Levanteverkehr einen empfindlichen Schaden erleiden würde, falls es nicht gelingen sollte, durch Anwendung geeigneter Gegenmittel deren Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Ferner weist dieselbe darauf hin, dass auch alle übrigen aus Böhmen über Triest nach dem Levantinischen Absatzgebiete ausgeführten Artikel, zu denen besonders die nach der Klassifikation für die Eisenbahnen in die I. und II. Stückgutklasse eingereihten Gegenstände gehören, von dieser Deutschen Maassnahme betroffen werden, da die Verfrachtung von Prag nach Triest etwa 100 % mehr als der entsprechende Tarif des Deutschen Levanteverkehrs von Magdeburg nach Konstantinopel kostet.

Zur Verhütung dieser Gefahren macht dieselbe sodann noch einige Vorschläge, von denen wir den bedeutsamsten hier wiedergeben: „Das zweite ins Auge zu fassende Hilfsmittel, dessen Anwendung allerdings nur theilweise den hierländischen Ausfuhrinteressen entsprechen würde, liegt in einer stärkeren Inanspruchnahme der Donauschifffahrt. Die Kammer ist überzeugt, dass es nicht unmöglich wäre, unter der Einflussnahme des Ministeriums zwischen den betheiligten Bahnen, der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und dem Oesterreichisch-Ungarischen Loyd ein Uebereinkommen zu stande zu bringen, auf Grund dessen für die Linie Böhmen-Donau-Umschlagplatz (Linz, Korneuburg usw.)-Galatz-Levante ein direkter Ausfuhrtarif erstellt werden könnte, der es den hiesigen Exporteuren ermöglichen würde, wenigstens in einzelnen Verkehrsrichtungen, für welche die Linie über Triest nicht lohnend wäre, dem Wettbewerb der Deutschen Levantelinie mit Erfolg zu begegnen." Im Anschluss hieran bemerken wir noch, dass zwischen der Ungarischen Regierung und einer fremden Schifffahrtsgesellschaft gegenwärtig Verhandlungen wegen Unterstützung einer Schifffahrtsverbindung zwischen Fiume und den Levantinischen Häfen schweben.

Erweiterung der Verwahrungshaftung für lagernde Güter in zollamtlichen Niederlagen auf Bahnhöfen.

Diese Erweiterung wurde von der Oesterreichischen Direktorenkonferenz schon früher dahin beschlossen, dass der Nachtrag II der gemeinsamen Tarifbestimmungen (Theil I) auch auf die in den bahnamtlichen, unter Mitsperre der Zollverwaltung stehenden Zollgütermagazinen lagernden Güter, für welche seitens der Bahnverwaltung Lagerzins eingehoben wird, Anwendung zu finden hat, dass aber bei den für solche Güter zur Einhebung gelangenden Lagergeldern der für die Verwahrungshaftung vorgesehene Zuschlag von 10 % von den thatsächlich zur Anrechnung kommenden Lagergeldern einzuheben sei. Das K. K. Handelsministerium hat diesen Beschluss mit Befriedigung zur Kenntniss genommen und die Verwaltungen eingeladen, einen Ausweis über die aus dem 10 % Zuschlage eingegangenen Beträge, sowie die seitens der Bahn infolge von Brandschäden in den Magazinen geleisteten Entschädigungen für das Jahr 1889 längstens bis 20. September d. J. in Vorlage zu bringen.

Beförderung lebender Thiere auf Ungarischen Bahnen.

Das Ungarische Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen verständigt, dass von nun an die Aufgeber auf den Adressen, den Frachtbriefen und den sonstigen Begleitpapieren dieser Sendungen, welche von Ungarischen Stationen nach Oesterreich und Deutschland befördert werden sollen, anzugeben verpflichtet sind, was das Bahnamt der Abgabestation thun soll, wenn die Sendungen innerhalb 24 Stunden vom Tage der Ankunft nicht bestellbar sein sollten. Der Verfügung, welche der Aufgeber diesbezüglich trifft, ist die Klausel beizusetzen: „Wenn nicht sofort bezogen, verkaufen" oder „telegraphische Nachricht auf meine Kosten."

Ungarische Eisenbahn-Einfuhrtarife.

Schon im Vorjahre haben die Ungarischen Bahnen die Verbandstarife des Galizisch-Ungarischen Verkehrs gekündigt. In mehrmonatlichen langwierigen Verhandlungen ist nun ein neuer Verbandstarif aufgestellt worden, welcher mit 1. August ins Leben getreten ist und in welchem jene Verschärfungen eingeführt erscheinen, welche man als Einfuhrtarif bezeichnen muss. Die Ungarischen Bahnen erheben nämlich unter dem Titel „Ueberführungstarif" einen Zuschlag von 32 fl. von jedem Wagen, welcher von Galizien, sei es über Lupkow oder über Stryj, nach Ungarn gelangt. Begründet wird dieser Zuschlag damit, dass die kurze Strecke, welche von Lupkow oder von Stryj-Beskid bis zur Ungarischen Landesgrenze führt, bedeutende Steigungen zu überwinden hat, sonach die virtuelle Länge der Strecke eine erhöhte Frachtzahlung erfordert.

Tariferhöhung der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Die Frachtentarife dieser Gesellschaft waren unter der früheren Verwaltung unglaublich niedrig; jetzt aber sind Erhöhungen eingetreten, durch welche sich für eine Reihe wichtiger Verkehrsrichtungen der Getreidetransport zu Wasser theurer stellt, als jener mit der Eisenbahn. So stellt sich beispielsweise die Beförderung 1 Metercentners Getreide von

Csongrad oder Zenta nach Wien zu Wasser um 10% höher als die Beförderung auf den Ungarischen Staatsbahnen. Für die Beförderung 1 Metercentners Getreide von Zombor nach Wien berechnet die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft einschl. Nebengebühren 85 kr. gegenüber einem Preise von 80 kr. auf den Ungarischen Staatsbahnen. Auch in den Richtungen von den Theiss- und Begastationen nach Fiume stellt sich die direkte Eisenbahnbeförderung gegenüber der Benutzung des Schifffahrtumschlages wesentlich billiger. Zahlreiche Mühlen in der Nähe von Wien, welche früher ihren Getreidebedarf über Raab und Wien durch Schiffe bezogen haben, sind jetzt auf die direkte Eisenbahnfracht angewiesen, indem sich ein Unterschied bis zu 20% zu Gunsten der Eisenbahnfracht ergibt. Die direkte Verfrachtung 1 Metercentners Getreide von Temesvar bis Prag auf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn stellt sich auf 1,95 fl., während der Wassertransport Temesvar-Wien, zusammen mit dem Eisenbahntransporte Wien-Prag, einen Tarifsatz von 2,4 fl. für den Metercentner ergibt. Die Tarifpolitik der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft hat sich somit vollständig geändert, indem die Gesellschaft den Wettbewerb mit den Eisenbahnen in wichtigen Verkehrsrichtungen aufgibt und darauf rechnet, dass z. Z. einer grossen Ausfuhr die Transportmengen durch die Eisenbahnen nicht bewältigt werden können und daher auf den Schiffstransport trotz der hohen Sätze desselben angewiesen sein werden.

Reichenberger Kohlenverkehr.

Zwischen den an diesem Verkehre betheiligten Bahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Dux-Bodenbacher sowie der Aussig-Teplitzer Bahn und den Sächsischen Staatsbahnen, ist ein Tarifübereinkommen abgeschlossen worden, gemäss welchem die Frachtsätze nach dem Reichenberger Industriebezirk namhaft herabgesetzt werden. Dadurch soll der Böhmischen Braunkohle der Weg in den Mittelpunkt der Nordböhmischen Industrie geebnet werden. Die Kohle soll bis Bodenbach mit der Dux-Bodenbacher und von da mit der Böhmischen Nordbahn verfrachtet werden. Letztere nimmt an dem gesammten Verkehrsgebiete mit $^2/_5$ theil.

Prioritätenumwandlung und Währungsprozesse.

Die Umwandlung der Silberprioritäten der Kaschau-Oderberger Bahn hat gezeigt, dass eine Anzahl von Prioritätenbesitzern den Widerstand noch immer nicht aufgegeben hat und die Rückzahlung des im Nennwerthe angegebenen Kapitals in Deutscher Reichswährung begehrt. Es wurde zwar aus begreiflichen Gründen nur ein kleiner Betrag eingeklagt, thatsächlich aber sind alte Prioritäten im Betrage von 4 Millionen Gulden nicht umgetauscht worden, und man nimmt an, dass diese ganze Summe in den Händen derjenigen sich befinde, welche die Währungsprozesse angestrengt haben. Die Kläger, zumeist Breslauer Bankfirmen, haben, wie nach der Deutschen Spruchpraxis nicht anders zu erwarten war, zwar siegreiche Urtheile erwirkt, vermögen aber diese nicht vollstrecken zu lassen, weil die Kaschau-Oderberger Bahn im Auslande keine nennenswerthen Guthaben besitzt. So wird ihnen schliesslich nichts anderes übrig bleiben, als einen Ausgleich herbeizuführen. Die Kaschau-Oderberger Bahn ist durch die Prozesse insofern nicht geschädigt, als bei der Aufstellung des Planes auf dieses Hinderniss Rücksicht genommen und eine Reserve geschaffen wurde; allerdings würde der Gewinn des Staates und der Bahn aus der Umwandlung grösser sein, wenn diese Reserve nicht aufgebraucht werden sollte.

Ursache der Entgleisung eines Schnellzuges in der Station Rákos.

Die technische und polizeiliche Untersuchung hat als Ursache dieses vor einiger Zeit eingetretenen Unfalles ergeben, dass der Nagel, mit welchem die Verbindungsstange des Wechsels befestigt wird, herausgefallen war, so dass nur die längere Spitzschiene richtig gestellt wurde, während die kürzere Spitzschiene an dem früheren Geleise verblieb. Die betreffende Lokomotive gerieth daher zwischen die beiden Spitzschienen und musste auf dem sich verengenden Geleise unbedingt entgleisen. Der betreffende Nagel wurde in der Vertiefung, in welcher die Verbindungsstange sich befindet, gefunden und sind bezüglich der Ursachen des Unfalls die folgenden 3 Annahmen möglich: entweder hat der Wechselwärter den Nagel bei der Reinigung des Wechsels herausgenommen und vergessen, denselben neuerdings hineinzustecken, oder der Nagel ist infolge des starken Verkehrs von selbst herausgefallen, endlich könnte der Nagel auch absichtlich entfernt worden sein.

Schadenersatz wegen Verwechselung eines Gutes (Schiedsspruch).

Das Wiener Eisenbahn-Schiedsgericht entschied über eine Klage gegen die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Ersatzleistung für eine Sendung Pflaumen, die infolge einer Verwechselung mit der für einen andern Empfänger bestimmten Sendung verspätet und in schlechtem Zustande anlangte. Die beklagte Bahn unternahm den Nachweis, dass nicht sie, sondern der Aufgeber der Waare an der Verwechselung Schuld trage, indem derselbe zuerst Säcke mit anderer Bezeichnung, als in dem Frachtbriefe für einen Theil der Sendung angegeben war, in den Wagen verladen liess, was von den Bahnbediensteten (der Ungarischen Staatsbahnen) allerdings übersehen wurde und der Aufgeber erst nach eingelangter Beschwerde die Säcke mit der im Frachtbriefe für die erwähnte Theilsendung angegebenen Bezeichnung absendete. Das Schiedsgericht konnte jedoch nicht die Ueberzeugung gewinnen, dass den Aufgeber die Schuld an der Verwechselung treffe, da diese Behauptung der beklagten Bahn mit den vorliegenden Schriftstücken in Widerspruch stehe und verurtheilte die Bahn zur Zahlung.

Schadenersatz für einen Waldbrand (Rechtsfall).

Einer Bahnunternehmung wurde für den durch ihren Betrieb entstandenen Waldbrand die Leistung eines Schadenersatzes vom K. K. Ackerbauministerium mit dem Beifügen aufgetragen, dass beiden Parteien der Rechtsweg vorbehalten bleibt, soweit sie sich mit dieser verwaltungsbehördlichen Entscheidung nicht zufrieden geben sollten. Der K. K. Verwaltungsgerichtshof wies die dagegen erhobene Beschwerde mit der Begründung zurück, dass die Schadenersatzverhandlung auch ohne Einleitung eines polizeistrafrechtlichen Verfahrens zulässig ist, selbst auch dann, wenn nach dem bürgerlichen Gesetze das Recht zum Schadenersatze in der Regel, wie jedes andere Privatrecht, bei dem ordentlichen Richter angebracht werden muss, doch die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden als eine ausnahmsweise dann zulässig ist, wenn dies wie hier im Forstgesetze ausdrücklich bestimmt erscheint. (Nr. 17 der Röll'schen Sammlung.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Markwährung ist auf 56 gesunken, dagegen hat unser Silbergulden nahezu den Werth von 96 kr. in Gold erreicht. — Gerade diese Besserung aber hat trotz der guten Wochenausweise der Bahnen die Spekulation entmuthigt, weil dadurch die Hoffnung auf ausländische Aufträge und eine reiche Ausfuhr immer schwächer wird. Darum war auch ein Rückgang bei den meisten Bahnaktien wie Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2770), Galizische Carl Ludwigbahn (200,50), Nordwestbahn (216,50), Elbethalbahn (232,25) und Staatsbahn (236,50) zu verzeichnen. Nur Südbahn (145,25) hatte wegen ihrer Mehreinnahme von über 100000 fl. gegen die entsprechende Woche des Vorjahres einen überraschenden Aufschwung angenommen, an welchem verschiedene Böhmische Bahnen, wenn auch in minderem Maasse, infolge des günstigen Juliausweises theilnahmen.

Aus Frankreich.

Kilometerzeiger der Französischen Ostbahn.

Die Französische Ostbahn hat am 15. Juli d. J. einen neuen Kilometerzeiger erscheinen lassen. Derselbe umfasst 2 stattliche Bände mit insgesammt 1540 Seiten und ist nach einem, soviel bekannt, neuen System aufgestellt. Die Entfernungen zwischen sämmtlichen Stationen sind in alphabetisch abnehmender (décroissant) Reihenfolge aufgeführt, d. h. die Entfernung zwischen je 2 Stationen ist nur bei derjenigen der beiden Stationen angegeben, welche in alphabetischer Reihenfolge den ersten Rang einnimmt. Z. B. ist die Entfernung Nancy nach Arnaville nur bei Arnaville angegeben, bei Nancy finden sich nur die Entfernungen nach den Stationen mit den Anfangsbuchstaben N bis Z. Durch besonderen Druck sind die Departements-Hauptorte, die Kreis-Hauptorte und die Kantons-Hauptorte kenntlich gemacht.

Links von jeder Entfernungsangabe ist die Leitungsvorschrift durch Zahlen angegeben. Am Fusse jeder Seite finden sich die Abzweigstationen aufgeführt, welche durch diese Zahlen ausgedrückt sind. Es bedeuten z. B. die Zahlen 23. 12. 5 über Saint-Dié, Lunéville und Revigny. Die insgesammt 68 Abzweigstationen sind auf einer beigegebenen sehr deutlichen Karte durch dieselben Nummern bezeichnet.

Durch diesen neuen Kilometerzeiger wird derjenige vom 1. September 1884 aufgehoben.

Eröffnung neuer Bahnlinien.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 1. Juni die Linie de la Roche-sur-Foron nach Cluses mit den Stationen Saint-Pierre de Rumilly, Bonneville, Marignier und Cluses eröffnet.

Ferner hat die Midibahn am 23. Juni die Sektion von Nérac bis Mézin der Linie Nérac-Mont-de-Marsan mit den Stationen Andiran und Mezin eröffnet.

Aus Russland.

Eisenbahnverstaatlichung.

Der „Voss. Ztg." wird aus Petersburg geschrieben: Nach Verstaatlichung der Koslow-Tambow-Eisenbahn, deren 28 Werst lange Strecke nur als eine Verlängerung der Tambow-Saratow-Eisenbahnlinie anzusehen ist, ist der Staat in den Besitz folgender Bahnen gelangt: Baskunkschakskierlinie von 72 Werst Länge, Iravinskajer 491 Werst, Transkaukasische 980 Werst, Liwenskajer 57 Werst, Muromskajer 106 Werst, Poleskajer 1 414 Werst, Linie Pskow-Rjäschk 365 Werst, Samärow-Usienskaja 454 Werst, Sisransk-Wjasemsk 1 280 Werst, Koslow-Saratow 428 Werst, Uralbahn 1 016 Werst, Charkow-Nikolaibahn 1 031 Werst, Transkaspische 1344 Werst, Brest-Cholenlinie 107 Werst, Sedlez-Malkin 62 Werst, Hafenbahn 31 Werst, Rschew-Wjasma 116 Werst, Riga-Bolderaa 17 Werst. Die genannten Bahnen haben insgesammt eine Länge von 9 399 Werst und bilden fast den dritten Theil des Russischen Eisenbahnnetzes. Ausserdem gehen in nächster Zeit die folgenden Linien in Staatsbetrieb über: Libau-Romnyer Eisenbahn von 1 207 Werst Länge, Losowo-Sewastopol 644 Werst, Kursk-Charkow-Asow 763 Werst, Donetzer Steinkohlenbahn 660 Werst, in einer Gesammtlänge von 3 274 Werst, so dass der Staat am Schlusse des Jahres über fast 13 000 Werst Eisenbahnlinien oder die kleinere Hälfte der gesammten Russischen Bahnen verfügen wird. Die gegenwärtig vom Staate subventionirten Eisenbahngesellschaften sind folgende: Die Baltische Bahn, die Linien der ehemaligen Warschau-Bromberger, Warschau-Terespoler, Wladikawkas-Eisenbahn, Dünaburg-Witebsk-Donetz-Steinkohlenbahn, die Transkaspische, Iwangorod-Dombrowa-Mitawskoyo-Bahn, Morschansk-Wronsk, die Orenburgische, Orlowsk-Witebsk-, Weichselbahn, die Riga-Dünaburger, die Rjäschsk-Wjäsemsk, die Fastow-Linie, die Warschauer, Nischgorod- und Nikolai-Eisenbahn. Diese Zusammenstellung ist insofern interessant, als die angeführten Bahnen diejenigen sind, welche der zwischen dem Finanzministerium und dem Ministerium für innere Angelegenheiten getroffenen neuen Vereinbarung unterliegen, wonach die Beschlüsse der Generalversammlungen seitens der Ministerien bestätigt und bezüglich der Verwendung der Reingewinne ministerielle Bestimmungen befolgt werden müssen.

Projekte.

Für den Bau der projektirten Linie von K u r s k nach W o r o n e s c h hat die Trassirung begonnen und soll, im Falle Hindernisse nicht eintreten, bereits im kommenden Frühjahre an die Erdarbeiten geschritten werden.

Libau-Romnyer Eisenbahn.

In der am 12./24. Juli d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung ist der nachstehende Beschluss gefasst worden:

„Die Aktionäre der Gesellschaft der Libau-Romnyer Eisenbahn erachten es für angezeigt, die Bahn an den Staat zu übergeben, sowie, falls das Projekt der Aktienübernahme durch die Staatsrentei zur Verwirklichung gelangt, die Geschäfte der Gesellschaft zu liquidiren".

Zur Unterhandlung mit dem Staate bezüglich der Entschädigung der Aktionäre, sowie der sonstigen Bedingungen ist eine Kommission, bestehend aus 3 Aktionären, ernannt worden, welche in Gemeinschaft mit der Verwaltung thätig sein soll.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die noch im Umlauf befindlichen 4% Aktien der Warschau-Bromberger Eisenbahn werden in 4 % durch die Regierung garantirte Obligationen der Warschau-Wiener Eisenbahn umgetauscht und auf Grund der Konzession der letzteren Eisenbahngesellschaft getilgt. Die Gewinnantheilaktien und die Gründungsantheile werden für ungültig erklärt. Das Obligationskapital der Warschau-Wiener Eisenbahn erhöht sich somit auf 5 913 300 Rbl. à 4% durch die Regierung garantirte Obligationen VII. Serie, welche steuerfrei sind und zum Umtausch der im Umlauf befindlichen Aktien der Warschau-Bromberger Eisenbahn dienen. Die Zeit, Form und Bedingungen der Ausgabe dieser Obligationen sind dem Finanzminister überlassen worden.

Garantiezahlungen für Eisenbahngesellschaften.

Der Antrag des Finanzministers, betreffend die Ordnung der Krediteröffnungen für die Eisenbahngesellschaften, wurde durch den Staatsrath des Departements der Staatsökonomie genehmigt und hat am 12. März die Kaiserliche Bestätigung erhalten. Hiernach wird der jeweilige Kreditanspruch derjenigen Eisenbahngesellschaften, welche eine Staatsgarantie beziehen, oder für früher bezogene Garantien Rückzahlungen an den Staat schulden, von der einvernehmlichen Zustimmung der Minister der Verkehrsanstalten und der Finanzen abhängen, und wird ausserdem der Finanzminister zu bestimmen haben, ob der Kredit für die betreffende Eisenbahngesellschaft in der Reichsbank zu eröffnen oder die Kreditirung auf Grund der vom Finanzminister zu begutachtenden Bedingungen in irgend einer der Privatbanken zuzulassen wäre.

Militärtransport-Aufsicht.

Die aufgestellten Bestimmungen für diejenigen Behörden, welche die Durchführung der Militärtransporte auf Eisenbahnen und Wasserwegen zu besorgen und zu überwachen haben, sind in Kraft getreten. Für diese Zwecke werden die Stabsoffiziere des Generalstabes, und zwar solche, welche bereits ein Bataillon oder eine Eskadron kommandirt haben, ernannt. Die allgemein hierzu erforderliche Zahl dieser Offiziere hat aus einem Drittheil der Obersten und aus zwei Drittheilen der Oberstlieutenants zu bestehen. Das Kriegsministerium hat diese Zahl zu bestimmen und den Ernannten die bezüglichen Linien der Eisenbahnen oder der Wasserwege genau zuzuweisen. Diese Militärtransport-Aufsichtsbehörden unterstehen alle dem beim Hauptgeneralstabe für diesen Zweck bestimmten Oberkommandanten.

Aus Asien.

Türkei.

Eine der H a u p t s c h w i e r i g k e i t e n d e s E i s e n b a h n b a u e s i n K l e i n a s i e n ist das Räuberunwesen. Der im Dienste der Anatolischen Eisenbahngesellschaft stehende Ingenieur von Gerson schildert in mehreren Zeitungsberichten die Erlebnisse seiner Gefangenschaft und weist darauf hin, dass die Räuber besser bewaffnet sind als die Soldaten des Sultans; im Besitz grosser Geldmittel, betreiben sie zur Erpressung von Lösegeld die Wegschleppung von Reisenden gewerbsmässig, indem sie sich durch die Unterhaltung eines gut eingerichteten Kundschafterdienstes genau über die Gewohnheiten der auserlesenen Opfer unterrichten. Der genannte Herr, welcher Vorstand der 5. Bauabtheilung ist, begab sich am 15. Juli mit dem Ingenieur Mejor zur Besichtigung des Baufortschrittes von Bosjuk nach Karakeui; als sie etwa 7 km gefahren, wurden sie auf offener Landstrasse von gut bewaffneten Räubern angefallen, zum Aussteigen gezwungen und bei dem Erscheinen einer Abtheilung der berittenen Polizei von den fliehenden Räubern durch Bedrohung mit dem Tode in die Berge geschleppt. Die Polizei begnügte sich damit, ein paar Schüsse in die Luft zu knallen, und ohne an eine Verfolgung zu denken, duldete sie es sogar, dass zwei der Räuber zurückkehrten und dem in seinem Schrecken noch immer auf derselben Stelle haltenden Kutscher einen Zettel in die Hand drückten, welcher die Forderung der Räuber von 3 000 Pfd. Türkisch nebst der Bitte der Gefangenen um baldige Herbeischaffung des Lösegeldes enthielt. Auf die Vorstellung des Herrn von Gerson, dass eine solche Summe nicht in den nächsten Bahnkassen sei, sondern erst von Konstantinopel beschafft werden müsse, wurde das Lösegeld auf 1 000 Pfd. ermässigt, später aber wieder auf 1 500 Pfd. erhöht und Herr Mejor unter der Bedingung abgeschickt, sogleich und allein mit dieser Summe zurückzukehren, widrigenfalls Herr von Gerson getödtet, Herr Mejor aber gelegentlich wieder eingefangen werden würde. Die Eisenbahndirektion that zur Herbeischaffung des Lösegeldes, für welches die für die Sicherheit der Bahnbeamten verbindliche Regierung aufzukommen hat, sofort die nöthigen Schritte und so konnte sich Herr Mejor mit demselben am 18. Juli an dem von den Räubern bezeichneten Orte einfinden, ohne indessen dieselben dort anzutreffen. Erst am 19. Juli Abends 8 Uhr fand die Auslösung des Herrn von Gerson statt, der zwar durch anstrengende Märsche bei der Hitze sehr ermüdet war, sich aber im übrigen nicht über allzu schlechte Behandlung beklagen konnte. Infolge dieser Unsicherheit sollen die Eisenbahnarbeiten gänzlich ins Stocken gerathen sein, weil alle Arbeiter aus Furcht vor der Gefahr ihre Arbeitsplätze verlassen, während sich die Beamten in ihren Wohnungen verschanzt haben.

Die O t t o m a n i s c h e E i s e n b a h n g e s e l l s c h a f t S m y r n a - A ï d i n hat am 13. Oktober 1889 die Reststrecke der in Dinaïr endigenden Fortsetzung der Hauptlinie und am 29. Dezember 1889 die nach Tchivril führende Zweigbahn (19 Englische Meilen) dem Verkehre übergeben, während die Pläne und Zeichnungen für die noch zu bauenden Zweigbahnen nach Denizli und Sokia dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorliegen.

Im zweiten Halbjahr 1889 erzielte diese Gesellschaft eine Einnahme von 175 932 £ gegen 151 634 £ im gleichen Zeitraum des Vorjahres; die Betriebsausgaben beanspruchten 74 275 £ gegen 61 290 £, so dass nach Abzug der sonstigen Lasten ein Reinertrag von 50 126 £ verblieb. Von demselben werden 18 sh. Gewinn auf jeden Antheilschein vertheilt und 9 988 £ auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Eisenbahngesellschaft Smyrna-Cassaba hat anfangs Mai d. J. die Theilstrecke Magnesia-Soma in Betrieb genommen.

Die zum Bau der Eisenbahn Jaffa-Jerusalem (vergl. Nr. 5 S. 51 und Nr. 32 S. 335 d. Ztg.) gebildete Gesellschaft hat den Namen „Ottomanische Aktiengesellschaft der Eisenbahnen von Palestina“ (Société anonyme ottomane des chemins de fer de Palestine) angenommen; ihren Sitz hat die Gesellschaft in Jaffa, dagegen ist Paris der Verwaltungsmittelpunkt. Das Gesellschaftskapital besteht aus 8 000 Antheilscheinen von je 25 Pfd. Türkisch. Die Konzession für die Hauptlinie Jaffa-Jerusalem, sowie deren beide Zweigbahnen nach Naplons und Gaza ist auf 71 Jahre ertheilt.

Dem Asiatischen Gebiet der Türkei scheint eine Zeit ausserordentlicher Eisenbahn-Bauthätigkeit bevorzustehen, wie man aus den folgenden, theilweise von dem Staatsrath bereits genehmigten Konzessionsgesuchen schliessen muss. Konzessionen sind verlangt worden:

1. von Bahri Pascha für eine Bahn Skutari-Tchamlidja-Bolou nebst Abzweigung nach den Kohlenbergwerken von Heraklea,

2. von Hadjibar für eine 9 km lange Strassenbahn von der Stadt nach der Station Ada Bazar der Anatolischen Bahn,

3. von Vigié für eine Linie von Eski Baba an der Linie Konstantinopel nach Gallipoli und für eine 2. Linie von Lapsaki Balukesri nebst Zweigbahnen nach Erdek und nach Brussa. Der Konzessionswerber verlangt für dieses etwa 600 km umfassende Eisenbahnnetz, welches durch eine Dampffähre über den Bosporus zwischen Gallipoli und Lapsaki eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Asien herstellen soll, die Gewährleistung eines kilometrischen Rohertrages von 10 000 Frcs.,

4. von G. Nagelmackers für eine Bahn Mudania-Brussa-Kutahia,

5. von P. Amilhau, ehemaligen Generaldirektor der Lombardischen Bahnen, für eine Bahn Samsun-Amassia-Tokat-Sivas,

6. von Greiner, als Vertreter der Gesellschaft Cockerill, für eine Bahn Sinope-Boyabad-Amassia-Fokat nebst den Zweigbahnen Boyabad-Kastamuni und Amassia-Yuzgat,

7. von Graf Perthuis für eine Bahn Damaskus-Beirut,

8. von Murad Bey für eine Bahn Alexandrette-Haleb-Biledjik,

9. von J. R. Pelling, Inhaber der Konzession Akka-Damaskus (vergl. Nr. 57 S. 574 d. Ztg.), für die Fortsetzung Damaskus-Biledjik nebst Zweigbahn nach Haleb und Alexandrette,

10. von Bewohnern der Stadt Tripolis in Syrien für eine Bahn Tripolis-Damaskus-Haleb.

Persien.

Nach dem der Generalversammlung der Aktiengesellschaft für Eisenbahnen und Strassenbahnen in Persien (Société anonyme des chemins de fer et tramways en Perse) am 2. Juni d. J. erstatteten Bericht waren die Betriebsergebnisse des Jahres 1889 zwar zufriedenstellende, haben aber infolge von ansteckenden Krankheiten, welche im 2. Halbjahr auftraten, nicht vollkommen den gehegten Erwartungen entsprochen; indessen darf nach den in den 4 ersten Monaten des laufenden Jahres erzielten Ergebnissen erwartet werden, dass die Ergebnisse des Jahres 1890 sich bedeutend günstiger gestalten werden. Die am 21. November 1889 erfolgte Eröffnung der ersten 4,5 km langen, vom Eisenbahnhof der Gesellschaft ausgehenden Pferdebahn hat bereits einen günstigen Einfluss auf die Einnahmen ausgeübt. Der neben der Verwaltung in Brüssel bestehende Verwaltungsausschuss in Teheran ist im Berichtsjahre aufgelöst, so dass jetzt der Direktor allein die Gesellschaft bei dem Schah vertritt.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 174 389,91 Frcs., von denen 163 649,87 Frcs. auf die Eisenbahn und 10 740,04 Frcs. auf die Pferdebahn entfallen; die Betriebsausgaben beanspruchten im ganzen 88 719,72 Frcs., und zwar 80 928,64 Frcs. für die Eisenbahn und 7 791,08 Frcs. für die Pferdebahn, also 49,3 bezw. 75,6 % der Einnahmen. Zu dem verbleibenden Betriebsüberschusse von 85 670,19 Frcs. treten verschiedene Einnahmen mit 4 055,45 Frcs., so dass sich ein Gesammtertrag von 89 725,64 Frcs. ergibt; nach Abzug der Lasten in Höhe von 3 800 Frcs. verbleibt für 1889 ein Reinertrag von 85 925,64 Frcs., der sich durch Hinzutritt des Uebertrags aus dem Vorjahre in Höhe von 691,93 Frcs. auf 86 617,57 Frcs. erhöht. Hiervon werden 5 % = 4 296,28 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen zugeführt, 20 Frcs. oder 4 % des Nennwerthes = 80 000 Frcs. als Gewinn an die Antheilscheine vertheilt und 2 321,29 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Das genehmigte Kapital der Gesellschaft besteht aus 4 000 Antheilscheinen im Nennwerth von je 500 Frcs. = 2 Millionen Francs, sowie aus 10 000 Schuldverschreibungen im Nennwerth von 300 Frcs. = 3 Millionen Francs; von den letzteren sind 6 getilgt und 7 451 noch nicht begeben, so dass sich nur 2 543 im Umlauf befinden.

Die Fahrbetriebsmittel bestehen für die Eisenbahn aus 4 Lokomotiven, 1 Königlichen Wagen, 1 Salonwagen, 19 Personenwagen und 3 Plattformwagen, für die Pferdebahn aus 12 offenen Wagen mit Frauenabtheil in der Mitte; 18 ebensolche Wagen befinden sich noch unterwegs. An Pferden sind 80 Stück vorhanden, welche durchschnittlich einen Werth von 462 Frcs. haben; dieselben wurden bisher grösstentheils aus Russland bezogen, man beschäftigt sich jedoch jetzt mit der Frage, die Pferde aus der Gegend von Teheran zum Ersatz heranzuziehen.

Indien.

In den Indischen Staatshaushalt für das Jahr 1889/90, welcher in Einnahme und Ausgabe mit 84 641 743 bezw. 82 469 311 Rupien abschliesst, sind die Einnahmen von den Eisenbahnen mit 16 503 424 gegen 15 520 696 Rup. im Vorjahre eingestellt; die Ausgaben sind dagegen auf 18 399 639 (gegen 17 754 088) Rup. veranschlagt, ausserdem sind für den Bau von Eisenbahnen 5 900 (gegen 22 401) Rup. eingestellt.

Am 8. Mai d. J. hat die Bank von England eine 5 %, vor dem 5. Oktober 1948 nicht rückzahlbare Indische Anleihe in Höhe von 5 400 000 £ zum Kurse von 98 % zur Zeichnung aufgelegt. Hiervon sind 1 700 000 £ zum Bau von Eisenbahnen in Indien durch Vermittelung der Gesellschaften, 500 000 £ zur Zurückzahlung der Oude-Rohilkand-Schuldverschreibungen, endlich 3 200 000 £ zum Ankauf der Südindischen Eisenbahn bestimmt.

Der Staatssekretär hat den Bau einer etwa 507 Englische Meilen langen Staatsbahn zwischen Katak und Baizwara genehmigt. Die Kosten für diese an der Ostküste Indiens entlang laufende Linie, welche die Flüsse Mahanadi und Kistna überbrücken muss, sind auf 482 Lacs (etwa 92 Millionen Mark) veranschlagt. Nach Fertigstellung dieser wichtigen Bahn kann deren Verlängerung einerseits nach Madras, andererseits nach Kalkutta nur eine Frage der Zeit sein.

Die Regierung der Insel Ceylon hat am 6. Mai d. J. eine 3 % Anleihe in Höhe von 450 000 £ zur Zeichnung auflegen lassen; dieselbe ist durch die Einkünfte und Güter der Kolonie gewährleistet und am 1. Mai 1940 rückzahlbar, und zwar vermittelst eines Tilgungsbetrages, welcher mit 1 % des Nennwerthes der Anleihe jährlich in England angesammelt wird. Diese Anleihe ist zum Bau der Eisenbahnen von Nanu-Oya nach Haputale und von Kalutara nach Bentota bestimmt.

China.

Bekanntlich ist in China der Eisenbahnbau ins Stocken gerathen, weil die nöthigen Gelder aus den laufenden Einnahmen nicht entnommen werden können und die Regierung sich zu einer ausländischen Anleihe nicht entschliessen wollte. Der Noth gehorchend, nicht dem eigenen Trieb, scheint China nun doch diese Politik aufgeben zu wollen, da es mit Londoner Bankhäusern wegen einer Anleihe von 30 Millionen Taëls zum Bau einer strategischen Bahn in der Mandschurei nach der Russischen Grenze in Unterhandlung getreten ist; die Verhandlungen sollen dem Abschlusse nahe sein. Nach Mittheilung der „Times“ sind auch bereits 2 Chinesische Beamte und 2 Englische Ingenieure in Wladiwostock eingetroffen, um die erforderlichen Vorarbeiten vorzunehmen.

Aus Afrika.

Britisch-Ostafrika.

Bereits in Nr. 7 S. 73 d. Ztg. hatten wir darauf hingewiesen, wie lebhaft Stanley für den Eisenbahnbau in dem der Britisch-Ostafrikanischen Gesellschaft gehörigen Gebiete eintritt. Da sich Stanley auf Grund seiner jüngsten Veröffentlichungen als politischer Gründer dieser Gesellschaft herausgestellt hat, muss man es als etwas Selbstverständliches hinnehmen, dass Stanley's Gedanke sofort nach der durch das Deutsch-Englische Abkommen festgesetzten Gebietsabgrenzung zum Beschluss der Gesellschaft erhoben worden ist. Gegenwärtig befindet sich bereits der Gesellschaftsingenieur, Mc. Alister, unterwegs, um die Vermessungen für die etwa 650 km lange Linie vom Mombassa bis zum Ufer des Viktoriasees auszuführen.

Kapland.

Nach der Erklärung des Ministers Sir Gordon Sprigg vor der Nationalversammlung sind seitens der Regierung folgende Eisenbahnbauten in Aussicht genommen worden: 1. eine Linie von Warrenton nach Vryburg mit Ablenkung der Westbahn über Toitsteloof, 2. eine Eisenbahn zur Erschliessung des zwischen Indive und Molteno sich hinziehenden Kohlenbeckens, 3. eine Linie von Mosselbay über Riversdale und Swellendam nach Asthon, 4. eine Linie von Mosselbay über George-Oudstroom, Willemore, Klipplaal, Somerset, East-Cookshouse, Bedford und Fort Beaufort-Alice nach King William's Town, endlich 5. eine Linie von Graaf Reinet über Richmond nach Richmond-road.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Hannover-Visselhövede. Die zum Bezirk der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion gehörende Neubaustrecke von Hannover nach Visselhövede mit den Stationen Herrenhausen, Vinnhorst, Langenhagen, Kaltenweide, Bissendorf, Mellendorf, Bennemühlen, Lindwedel, Hope, Schwarmstedt, Eickeloh, Riethagen, Beetenbrück, Walsrode, Cordingen und Jarlingen wird am 25. August d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Von den vorgenannten Stationen sind Vinnhorst, Kaltenweide, Lindwedel und Cordingen nur für den Personenverkehr, die übrigen Stationen aber für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr eingerichtet.

Auf die genannte Bahnstrecke findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung.

Hinsichtlich der speziellen Betriebsleitung ist die Strecke von Hannover bis Schwarmstedt (einschliesslich) dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Hannover (Hannover-Rheine), und von Schwarmstedt bis Visselhövede dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Bremen unterstellt.

Die für den Verkehr der vorgenannten Stationen in Anwendung kommenden Tarifsätze sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren. Auch können die bezüglichen Lokal- und Verbandstarife bezw. die zu denselben herausgegebenen Nachträge von den Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 20. August 1890. (1843)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Station Anderbeck an der Strecke Jerxheim-Nienhagen. Am 1. September d. J. wird die Station Anderbeck an der Strecke Jerxheim-Nienhagen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtgut- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die Preistafeln für den Personenverkehr hängen auf den Stationen aus.

Die der Frachtberechnung für Güter- und Viehsendungen im Verkehr mit den übrigen diesseitigen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Nachtrag 1 zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. April d. J. enthalten.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 19. August 1890. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der am 6. d. Mts. wegen Objekteinsturz zwischen Blovic-Nezvestic in der Strecke Pilsen-Horazdovic (westliche Linien) eingestellte Gesammtverkehr wurde am 11. d. Mts. wieder aufgenommen.

Wien, am 12. August 1890. (1845)

4. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft II F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln linksrheinisch und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen) ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für Düngemittel ab Neunkirchen, sowie für Eisen und Stahl etc. ab Bous und Stromberger Neuhütte. Die Abgabe des Nachtrags erfolgt unentgeltlich.

Karlsruhe, den 19. August 1890. (1846)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. 1. Mit dem 25. d. Mts. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen, Briquets und Koks

a) im Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau (Tarif vom 1./10. 88) ein Nachtrag III und
b) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin etc. (Tarif vom 15./11. 84) ein Nachtrag X

in Kraft.

Beide Nachträge enthalten Frachtsätze für den neu errichteten, an die Station Chorzow angeschlossenen „Bahnschacht der Gräfin Lauragrube".

2. Mit demselben Tage (25. d. Mts.) wird dieser Schacht auch in die nachgenannten Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen etc. einbezogen:

a) nach Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M., Hannover etc. vom 1. Februar 1885,
b) nach Stationen des Direktionsbezirks Bromberg etc. vom 1. September 1885,
c) nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt etc. vom 1. Januar 1887,
d) nach Stationen des Direktionsbezirks Altona vom 15. Januar 1886,
e) nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen etc. vom 15. Juli 1888,
f) nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz- etc. Eisenbahn (Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands - Gütertarif) vom 15. Juli 1886,
g) nach Stationen der Altdamm - Colberger Eisenbahn vom 15. Oktober 1884,
h) nach Stationen der Stargard-Cüstriner Bahn vom 5. Januar 1890,
i) nach Stettin und Swinemünde transito seewärts vom 15. Juli 1883,

Bis zur Einführung besonderer Frachtsätze für den Bahnschacht der Gräfin Lauragrube in den unter 2 a—i genannten Verkehren gelten für diesen Schacht die in diesen Tarifen für die Schächte der Königsgrube vorgesehenen Frachtsätze. Druckabzüge der unter 1 bezeichneten Nachträge sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 21. August 1890. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen **Lokal - Gütertarife** vom 1. April 1890 ist der vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Hannover-Visselhövede an gültige Nachtrag 4 herausgegeben, welcher die Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Hannover - Visselhövede, sowie anderweite Tarifsätze mit Stationen der Strecke Uelzen-Langwedel, ferner neue bezw. abgeänderte Ausnahmesätze für Stärke etc. enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 19. August 1890. (1848)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Italienischer Verband. Am 10. September d. J. tritt ein Ergänzungsblatt zu Theil II in Kraft.

Dasselbe enthält neue ermässigte Ausnahmetaxen nördlich Chiasso für Petroleum- und Weinsendungen von Venedig nach Bayerischen, Württembergischen und Badischen Stationen, ferner eine Berichtigung der Frachtsätze für Petroleum der Stationen Niederbiegen und Saulgau.

Strassburg, den 14. August 1890. (1849)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. September d. J. gelangen für den Verkehr zwischen Alt-Carbe, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Cüstrin II, 22. August 1890. (1850)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) und Kleie in Wagenladungen wird auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) vom 1. Sptember d. J. an bis auf weiteres versuchsweise im Hannover - Bayerischen Verbands - Güterverkehr unter besonderen Bedingungen gestattet. Nähere Auskunft ertheilen auf Anfragen die Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen.

Hannover, den 15. August 1890. (1851)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Vom 1. September l. J. an werden bei den Tarifheften Nr. 1 und 3 zu Theil III des Gütertarifes für den Deutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) vom 1. Oktober 1889 die in der Tabelle V und zwar:

der Schnitttafel B und der Stationstarife des Tarifheftes 1 (siehe daselbst Pos. 10 der besonderen Bestimmungen Seite 6) und
der Schnitttafel A des Tarifheftes 3 (siehe daselbst Pos. 8 der besonderen Bestimmungen Seite 5)

angegebenen Frachtsätze angewendet.

München, den 19. August 1890. (1852)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarife für obigen Verkehr ist mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Hannover-Visselhövede an der Nachtrag 7 herausgegeben, welcher die Tarifsätze für die Stationen der Strecke Hannover-Visselhövede, anderweite Tarifsätze für Stationen der Strecke Uelzen-Langwedel, sowie neue bezw. anderweite Ausnahmesätze für Stärke etc. enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 19. August 1890. (1853)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. werden die Verkehrsstellen Brand b. Freiberg, Freiberg i. S. Schachtbahnh., Grosshartmannsdorf, Halsbrücke u. Langenau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den genannten Verkehrsstellen zu erfahren.

Dresden, am 18. August 1890. (1854)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Vom 1. September 1890 bis auf weiteres kommen die Frachtsätze des Gütertarifs Theil II Heft 1 und Theil III Heft 1 vom 1. August 1890 mit den Kurszuschlägen D des Abschnittes C zur Anwendung.

Köln, den 18. August 1890. (1855)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. September d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Vieh-etc. Tarife der Nachtrag I in Kraft, welcher direkte Frachtsätze für die Stationen Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Ottendorf bei Neustadt i. Sachsen und Schönfeld bei Annaberg der Sächsischen Staatsbahnen, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Beuthen a/O., Grünberg i/Schl. und Neusalz a/O. des Direktionsbezirks Breslau und Tarifberichtigungen enthält.

Abzüge des Tarifnachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 20. August 1890. (1856)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Zeit vom 1/13. August bis 15/27. November cr. sind für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von Station Warnitzkaja Pristan der Südwestbahn nach Danzig und Neufahrwasser ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangt.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Deutschen Stationen, sowie die unterzeichnete Verwaltung Auskunft.

Danzig, am 20. August 1890. (1857 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr. Mit Wirkung ab 1. September 1890 kommen die im Tarife vom 1. September 1889 und zwar
im Hefte 1 auf Seite 186,
„ „ 2 „ „ 192 und
„ „ 3 „ „ 164
enthaltenen Zuschlagstabellen D zur Anwendung.

München, den 19. August 1890. (1858)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten, Kolonialwaaren etc. etc. ab Braila / Galatz nach Galiz. Stationen. Erhöhung der Kurszuschläge. Vom 1. September 1890 bis auf weiteres gelangen zum Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten, Kolonialwaaren etc. ab Braila/Galatz nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galiz. Linien), gültig vom 1. August 1890, die Kurszuschläge nach Tabelle D (Seite 4 des Tarifes) zur Anwendung.

Wien, am 4. August 1890. (1859)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Holztarif. Am 1. September l. J. tritt ein Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 und Holz der Klasse C von Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen der Böhm. Nordbahn, Kaiser Ferdinands - Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr. Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, den 16. August 1890. (1860)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Die für Brüsau-Brünnlitz und Lettowitz in den Ausnahmetarifen Nr. 35, gültig im Kartirungswege, in den Tarifen Oesterreich-Laube, Aussig - Landungsplatz, Schönpriesen - Umschlag und Dresden - Elbkai enthaltenen Frachtsätze haben auch Gültigkeit für Thonerde, gewöhnliche lose oder in Säcken. Die Frachtsätze für Dresden-Elbkai ermässigen sich für diesen Artikel und obige Verpackung um 7 ₰ pro 100 kg.

Wien, den 19. August 1890. (1861)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in den Verbandstarifen Theil III, 1., 2. und 4. Heft, gültig vom 1. Oktober 1889, bezw. vom 1. Dezember 1887, enthaltenen direkten Frachtsätze für den Verkehr mit Boenigen und Interlaken treten mit 30. September l. J. ausser Kraft.

Wien, am 18. August 1890. (1862)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Galizisch - Oesterr. - Böhm. Eisenbahnverband. Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. September 1890 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Verkehre zwischen Galizischen Stationen einerseits und Stationen der in Schlesien, Mähren und Böhmen gelegenen Bahnen andererseits in Kraft.

Der bisher für diesen Verkehr bestehende Spezialtarif für Getreide etc. vom 1. September 1885 sammt den Nachträgen I und II tritt mit obigem Einführungstage ausser Wirksamkeit.

Wien, am 1. August 1890. (1863)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
namens der Verbandverwaltungen.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 15. September d. J., Nachmittags 4 Uhr, erfolgt in unserem Geschäftszimmer hierselbst in Gegenwart eines Notars die Ausloosung von 25 Stück diesseitiger Prioritätsobligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber hierdurch benachrichtigt werden. (1864)

Oels, 20. August 1890. Direktion.

6. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von je 100 Normal-Schraubenkuppelungen und Zughaken soll vergeben werden.

Angebote sind bis zum 2. September d. J. hier einzureichen, die Bedingungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar zu beziehen.

Giessen, den 15. August 1890. (1865)
Gr. Direktion.

Lieferung hölzerner Bahnschwellen. Die Lieferung von 200 000 Stück eichenen und 30 000 Stück kiefernen Bahnschwellen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 13. September 1890, Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1. — Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen“ eingesandt werden. — Die Bedingungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 1. März d. J. Nr. 55 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 10. Oktober 1890. Angebote von weniger als 1 000 Stück Schwellen auf die einzelnen Loose werden nicht berücksichtigt.

Magdeburg, 13. August 1890. (1866)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Oberbaumaterialien. Die Lieferung von
320 000 lfd. m Normalschienen 1885 aus Flussstahl (5 Loose),
32 000 Stück Querschwellen aus Flusseisen (2 Loose),
19 300 lfd. m Weichenschwellen aus Fluss- oder Schweisseisen,
38 200 Paar Winkellaschen aus Flusseisen (2 Loose),
500 000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen (3 Loose),
150 000 Stück Klemmplatten,
350 000 Stück Schraubenbolzen (6 Loose),
1 200 000 Stück Hakennägel (5 Loose) und
400 000 Stück doppelte Federringe aus Tiegelgussstahl (2 Loose)
soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 3. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1. — Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ eingesandt werden. Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ für jedes Bedingungsheft (für alle 9 Hefte also 4,50 ℳ) bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 1. März d. J. Nr. 55 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 30. k. Mts.

Magdeburg, den 13. August 1890. (1867)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 67. 1890.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 27. August 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der in Dresden am 30., 31. Juli und 1. August 1890 abgehaltenen Vereinsversammlung.

(Schluss aus Nr. 66.)

XVII. zu XIV der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der für diesen Gegenstand eingesetzte Sonderausschuss hat nachstehende Anträge gestellt:

„Die Vereinsversammlung wolle beschliessen:
1. die Einführung der vorgeschlagenen Zonenzeit im Eisenbahndienste als im höchsten Grade zweckmässig anzuerkennen,
2. eine gleiche Erklärung auch in Bezug auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen abzugeben und
3. die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen."

Herr Direktor Berenyi (Ungarische Staatseisenbahnen) gibt eine Darstellung der Entwickelung des zur Verhandlung stehenden Gegenstandes sowie der Gründe, welche den Ausschuss zur Einbringung der vorstehenden Anträge bestimmt haben.

Bei der sich hieran knüpfenden Besprechung wird von Herrn Eisenbahndirektions-Präsidenten Offermann (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln) unter Hinweis auf die bereits in dem Ausschussbericht geltend gemachten und seinerseits heute noch näher beleuchteten Bedenken hervorgehoben, dass der Antrag des Ausschusses zu 2 als zu weitgehend erachtet werden müsse und er deshalb vorschlage, den Antrag, wie folgt, zu fassen:

„2. die Abgabe einer gleichen Erklärung auch in Beziehung auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen zu beanstanden, so lange die empfohlene Zeitrechnung nicht auch im bürgerlichen Leben zur allgemeinen Einführung gelangt und"

Hiernächst erklärt Herr Ober-Regierungsrath Stutz (Badische Staatseisenbahnen), dass es seiner Verwaltung nicht zweckmässig erscheine, in den Fahrplänen eine andere Zeit als die im bürgerlichen Leben geltende aufzunehmen und dass er die Zustimmung seiner Verwaltung zu dem Ausschussantrage 1 von der gleichzeitigen Annahme der Anträge 2 und 3 abhängig machen müsse.

Herr Ober-Regierungsrath Ebermayer (Bayerische Staatsbahnen) glaubt, dass die Durchführung des Punktes 2 der Ausschussanträge erheblichen Schwierigkeiten begegnen werde. Er nimmt im übrigen an, dass, wenn die Bayerische Verwaltung zur Anwendung der Zonenzeit im innern Dienst überginge, diese Zeit auch in ihren Fahrplänen für das Publikum angewendet werden würde. Er widerräth die von Baden beantragte untrennbare Verbindung der Anträge 2 und 3 mit dem Antrage 1 und schlägt vor, den Ausschussantrag 3 unmittelbar hinter Nr. 1 folgen zu lassen. Die Versammlung ist hiermit einverstanden. Herr Präsident von Czedik (Oesterreichische Staatsbahnen) hält es nicht für zweckmässig, dass der Antrag Nr. 1 sich mit

einer blossen Empfehlung begnüge und nicht die allgemeine Einführung der Zonenzeit direkt vorschreibe. Er beantragt deshalb folgende anderweite Fassung des Ausschussantrages zu 1:

„Die vorgeschlagene Zonenzeit ist im inneren Eisenbahndienste einzuführen."

Herr Eisenbahndirektions-Präsident Kranold (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) unterstützt diesen Antrag, hält es jedoch für nothwendig, auch über den Zeitpunkt der Einführung allseitiges Einverständniss zu erzielen und schlägt daher vor, den Antrag des Herrn Präsidenten von Czedik wie folgt zu ergänzen:

„Die vorgeschlagene Zonenzeit ist im inneren Eisenbahndienste, und zwar mit Beginn der nächstjährigen Sommerfahrplan-Periode, zur Einführung zu bringen."

Nachdem die Besprechung geschlossen war, wird zunächst abgestimmt über den inzwischen gestellten Antrag des Herrn Ober-Regierungsrathes Stutz (Badische Staatsbahnen):

„Ziffer 1 des Ausschussantrages anzunehmen unter der Voraussetzung, dass auch die Anträge zu 2 und 3 angenommen werden."

Dieser Antrag wird abgelehnt, worauf Herr Ober-Regierungsrath Stutz namens seiner Verwaltung erklärt, dass er sich der Abstimmung über die ferner noch vorliegenden Anträge enthalten müsse.

Demnächst wird über Ziffer 1 des Ausschussantrages in der vom Herrn Präsidenten von Czedik (Oesterreichische Staatsbahn) vorgeschlagenen, vom Herrn Präsidenten Kranold ergänzten Fassung abgestimmt und dieselbe einstimmig angenommen.

Hierauf wird Nr. 3 der Ausschussanträge zur Abstimmung gestellt und als neue Nr. 2 angenommen.

Endlich gelangt zur Abstimmung der Antrag, welchen Herr Präsident Offermann (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln) zu Nr. 2 der Ausschussanträge gestellt und nachträglich wie folgt abgeändert hat:

Antrag:

„3. die Abgabe einer gleichen Erklärung auch in Beziehung auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen so lange auszusetzen, als die empfohlene Zeitrechnung nicht auch im bürgerlichen Leben zur allgemeinen Einführung gelangt."

Da das Ergebniss der Abstimmung durch Erheben von den Sitzen zweifelhaft bleibt, wird zur Abstimmung durch Stimmzettel geschritten.

Dieselbe ergibt die Annahme des Antrages mit 159 gegen 136 Stimmen.

Hiernach sind also folgende Anträge angenommen:

„Die Vereinsversammlung wolle beschliessen:

1. die vorgeschlagene Zonenzeit im inneren Eisenbahndienste, und zwar mit Beginn der nächstjährigen Sommerfahrplan-Periode, zur Einführung zu bringen,
2. die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen,
3. die Abgabe einer gleichen Erklärung auch in Beziehung auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen so lange auszusetzen, als die empfohlene Zeitrechnung nicht auch im bürgerlichen Leben zur allgemeinen Einführung gelangt."

XVIII. zu XV der Tagesordnung. Beschlussnahme über den Entwurf eines neuen Paragraphen (117 a) der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, betreffend die Einschränkung der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf Krümmungen.

Ueber den Antrag ist bereits vor Berathung des Antrages zu X der Tagesordnung Beschluss gefasst worden.

XIX. zu XVI der Tagesordnung. Beschlussnahme über den Entwurf neuer Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen.

Die von dem technischen Ausschusse vorgelegten Entwürfe werden in der Fassung, wie sie aus den Berathungen der diesjährigen Technikerversammlung hervorgegangen sind, einstimmig angenommen.

XX. zu XVII der Tagesordnung. Antrag des technischen Ausschusses auf Aenderung der Meldungs- und Einsendungsmuster für die Statistik der Radreifenbrüche.

Der technische Ausschuss empfiehlt die Annahme nachstehender Anträge:

a) Die Vereinsversammlung genehmigt die gegen die bestehenden Muster 1, 2 und 3 vorgeschlagenen Aenderungen, Streichungen und Ergänzungen bezw. die Drucklegung der ausgearbeiteten neuen Muster 1, 2 und 3 sowie die Herstellung einer von dem technischen Ausschusse noch festzustellenden Mustertafel der Reifenbefestigungen.

b) Die Vereinsversammlung beschliesst, dass die Aufschreibungen sich in Zukunft auf das den „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" zu Grunde liegende Rechnungsjahr erstrecken und dass die neuen Drucksachen zum ersten Male im Rechnungsjahre 1891 zur Verwendung gelangen sollen.

c) Die Vereinsversammlung setzt in Gemässheit der Bestimmungen in § 20 Abs. 3 der Vereinssatzungen zur Erklärung eine kürzere Frist (etwa 8—14 Tage) fest.

Die Versammlung erhebt diese Anträge mit der Maassgabe zum Beschluss, dass die unter c zur Erklärung vorgeschlagene Frist („etwa 8—14 Tage") auf „14 Tage" festgesetzt wird.

XXI. zu XVIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Aufhebung der Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbeamten.

Ueber das Ergebniss der am 29. Juli stattgehabten Verhandlungen des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik berichtet namens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld Herr Eisenbahndirektions-Präsident Dieck.

Der Ausschuss hat sich dahin ausgesprochen, dass eine Weiterführung der vorbezeichneten Statistik nicht mehr erforderlich sei, da über die betreffenden Verhältnisse die Nachrichten für einen 20jährigen Zeitraum bereits vorliegen.

Abgesehen hiervon sei aber auch die Statistik in ihrem jetzigen Umfange für eine versicherungstechnische Prüfung der Ruhegehaltskassen nicht ausreichend, weil sie sich nicht auf die an den Kassen betheiligten Wittwen und Waisen erstreckt. Im übrigen würden aber diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im Interesse der eigenen Verwaltung auf weitere diesbezügliche Erhebungen Werth legen, durch die Beschlussnahme im Sinne des Altonaer Antrages nicht behindert dies zu thun.

Der Ausschuss empfiehlt deshalb zu beschliessen:

dass die statistischen Erhebungen über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten eingestellt werden.

Seitens des Herrn Vorsitzenden wird noch bemerkt, dass die das Jahr 1889 betreffende Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik sich in der Bearbeitung befindet, dass also für den Fall der Annahme des Ausschussantrages mit der Herausgabe des Jahrgangs 1889 der Statistik die betreffenden Arbeiten ihren Abschluss finden würden und Erhebungen für das Jahr 1890 nicht mehr anzustellen seien.

Die Versammlung erhebt den vorerwähnten Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik mit der vom Herrn Vorsitzenden bezeichneten Maassgabe zum Beschluss, dass über das Jahr 1889 hinaus weitere Erhebungen über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbeamten nicht mehr anzustellen sind.

XXII. zu XIX der Tagesordnung. Ergänzungswahlen für die ständigen Ausschüsse.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung satzungsgemäss zu machenden Vorschläge zu den Ergänzungswahlen für die ständigen Ausschüsse sind bereits unter Ziffer 40 des Jahresberichts sowie bei den Verhandlungen zu I der Tagesordnung (bei Ziffer 5 und 40 des Jahresberichts) niedergelegt.

Die Vorschläge der geschäftsführenden Verwaltung werden einstimmig angenommen.

Zu bemerken ist noch, dass selbstverständlich der Eintritt der die Niederländische Rheinbahn in den betreffenden Ausschüssen ersetzenden Verwaltungen erst mit dem Ausscheiden der Niederländischen Rheinbahn aus dem Verein stattfinden kann.

XXIII. zu XX der Tagesordnung. Rechnungslegung der geschäftsführenden Verwaltung über die Verwaltung der Vereinskasse.

Herr Oberinspektor Wohlmuth (Bayerische Staatsbahnen) trägt den Bericht über die Prüfung der Rechnung der Vereinskasse vor und beantragt die Entlastung der geschäftsführenden Verwaltung.

Diesem Antrage wird von der Versammlung einstimmig entsprochen.

XXIV. zu XXI der Tagesordnung. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Verwaltung der Versorgungskasse für Vereinsbeamte.

Herr Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) erstattet namens des Verwaltungsausschusses über das Ergebniss der Rechnungsprüfung Bericht.

Die geschäftsführende Verwaltung wird auf Antrag des Ausschusses mit Einstimmigkeit entlastet.

XXV. zu XXII der Tagesordnung. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Vereinsversammlung.*)

Einer von Herrn Generaldirektor Schnorr von Carolsfeld (Bayerische Staatseisenbahnen) gegebenen Anregung folgend, wird beschlossen, dass die nächste ordentliche Vereinsversammlung in

Hamburg

stattfinden soll.

Fortgesetzt am 1. August 1890.

Nachdem das Protokoll der gestrigen Sitzung verlesen und genehmigt worden war, schliesst der Herr Vorsitzende die Vereinsversammlung.

Das Protokoll der Vereinsversammlung wird hierauf vollzogen, wie folgt:

Seitens der geschäftsführenden Verwaltung:
Reitzenstein. Rock. Magnus. Werchan.

Seitens der übrigen Herren Abgeordneten:
Dr. Eger. Spruyt. A. Matthei. Rud. Grimburg. Pelleter. Dr. B. v. Wagner. Bexheft. Hauser. v. Bogusz. Lat. Lavale. v. Czedik. Dr. Zehetner. Kargl. Bartl. Zawadil. Berényi. Kotányi. v. Schnorr. Ebermayer. Mahla. Stutz. Wohlmuth. Schulz. Grosch. A. Clermont. v. Schreiner. v. Prenninger. Graf Boos - Waldeck. v. Lenz. Jeitteles. Hartnack. Dr. Reinhard. v. Guérard. Dieck. Wendland. Löhr. Eugène M. O. Dognée. Emil Landmann. Ed. Ley. Lochner. Heine. Emil Quellmalz. Arthur Mayer. Ráth. Schlemüller. Grünebaum. Elsner. v. Wytteck. Mirandolle. Schmidt. Dupont. van Riemsdyk. Schönfeld. Volkmar. Dr. v. Michels. Clauss. Jarsch. Fuchs. Blank. Hoffmann. v. d. Planitz. Strick. Bergmann. Donath. Ledig. Bergk. v. Seydewitz. Peters. Ernst Kohl Mirus. Bormann. Thomé. Altvater. Schneider. Schmeitzer. Frh. v. Rössing. Fischer. Offermann. Jaedicke. Kranold. Fischer. v. Horvath.

G. w. o.
Schubert.

Verzeichniss der Abgeordneten zu der am 30. Juli 1890 in Dresden zusammentretenden Vereinsversammlung.

A. Deutsche Eisenbahnen.

1. Altdamm-Colberger Eisenbahn.
   Zu erscheinen verhindert.
2. Königliche Eisenbahndirektion zu Altona.
   Löhr, Regierungsrath.
3. Badische Staatseisenbahnen.
   Stutz, Ober-Regierungsrath.
   Schulz, Regierungsassessor.
4. Bayerische Staatseisenbahnen.
   Karl Schnorr von Carolsfeld, Generaldirektor.
   Gustav Ebermayer, Ober-Regierungsrath und Abtheilungsvorstand.
   Eugen Mahla, Generaldirektionsrath.
   Emil Wohlmuth, Oberinspektor.
5. Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.
   Reitzenstein, Ober-Regierungsrath.
   Rock, Geheimer Regierungsrath.
   Magnus, Regierungsrath.
   Werchan, Eisenbahndirektor.
6. Braunschweigische Landes-Eisenbahn.
   Clauss, Bahndirektor.
7. Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau.
   Kranold, Eisenbahndirektions-Präsident.
   Fischer, Eisenbahndirektor.
8. Breslau-Warschauer Eisenbahn.
   Fischer, Eisenbahndirektor.
9. Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg.
   Schmidt, Regierungsrath.
10. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
11. Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld.
    Dieck, Eisenbahndirektions-Präsident.
12. Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahnen.
    Dr. jur. von Michels, Regierungsrath.
    Volkmar, Regierungsrath.
13. Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt.
    Lochner, Eisenbahndirektor.
    Heine, Eisenbahndirektor.
14. Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.
    von Guérard, Eisenbahndirektions-Präsident.
15. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
    Schneider, Bahndirektor.
16. Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover.
    Thomé, Ober-Regierungsrath.
17. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
    Dr. Reinhard, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender der Spezialdirektion.
18. Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln.
    Wird durch die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln vertreten.
19. Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln.
    Offermann, Eisenbahndirektions-Präsident.
    Jädicke, Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath.
20. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).
    Eduard Ley, Vorstand des Direktoriums.
    Emil Landmann, Mitglied des Direktoriums.
21. Lübeck-Büchener Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
22. Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg.
    Hartnack, Ober- und Geheimer Regierungsrath.
23. Main-Neckarbahn.
    Grosch, Geheimrath, Direktionsmitglied.
24. Grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.
    Schmeitzer, Geheimer Ober-Finanzrath, Vorsitzender.
25. Königliche Militär-Eisenbahn.
    Freiherr von Rössing, Oberst, Kommandeur des Eisenbahnregiments Nr. II und Direktor der Militär-Eisenbahn.
26. Oberhessische Staatseisenbahn.
    Altvater, Direktor.
27. Oldenburgische Staatseisenbahn.
    Bormann, Geheimer Ober-Regierungsrath.
28. Ostpreussische Südbahn.
    Wendland, Direktor.
29. Pfälzische Eisenbahnen.
    von Lavale, Regierungsdirektor, Direktor.
30. Saal-Eisenbahn.
    Mirus, Präsident a. D., Direktor.
31. Sächsische Staatseisenbahnen.
    Hoffmann, Generaldirektor.
    v. d. Planitz, Geheimer Finanzrath.
    Strick, Ober-Finanzrath.
    Bergmann, Finanzrath.
    Donath I., Finanzrath.
    Ledig, Finanzrath.
    Bergk, Finanzrath.
    von Seydewitz, Finanzrath.
    Peters, Finanzrath.
32. Weimar-Geraer Eisenbahn.
    Kohl, Baurath, Direktor.
33. Werra-Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
34. Württembergische Staatseisenbahnen.
    Blank, Finanzrath.
    Fuchs, Baurath.

B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

35. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.
    Johann v. Szathmáry, Inspektor.
36. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
    Wird durch die Oesterreichische Nordwestbahn vertreten.
37. K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.
    Franz Elsner, Major im Eisenbahn- und Telegraphenregiment.
38. Böhmische Kommerzialbahnen.
    Adolf Ritter von Bogusz, Direktor.
39. Böhmische Nordbahn.
    Franz Lat, Generalinspektor.
40. Böhmische Westbahn.
    Heinrich Ritter von Jarsch, K. K. Hofrath, Betriebsdirektor.
41. Buschtêhrader Eisenbahn.
    Wird durch die Böhmische Westbahn vertreten.
42. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
    v. Horváth, Direktor (vergl. Nr. 48).

---

*) Zu den von der Generalversammlung in Dresden gefassten Beschlüssen bemerken wir, dass die Beschlüsse zu Nr. III, IV, VI, VII, VIII, XI, XII (Ziffer IV 2 c und V des Ausschussberichtes), XIII—XVI einschl. und XVIII der Tagesordnung noch der nachträglichen schriftlichen Genehmigung der Vereinsverwaltungen bedürfen und etwaiger Widerspruch gegen dieselben bis zum 18. Oktober d. J. geltend zu machen ist. Zu XVII der Tagesordnung siehe nachstehend S. 666. **Die Redaktion.**

43. Galizische Carl Ludwigbahn.
 Zawadil, Abtheilungsvorstand.
44. Graz-Köflacher Eisenbahn.
 Wird durch die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft vertreten.
45. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
 Graf Philipp Boos-Waldeck, Excellenz, K. K. Geheimer Rath, Vicepräsident des Verwaltungsraths.
 Alfred von Lenz, Verwaltungsrath.
 Richard Jeitteles, K. K. Hofrath und Generaldirektor.
46. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
 Peter von Ráth, Direktor.
 August von Palasthy, Betriebsleiter-Stellvertreter.
47. Mährisch-Schlesische Centralbahn.
 Arthur Mayer, Mitglied des Direktionskomitees.
 Emil Quellmalz, Verwaltungsrath.
 Friedrich Schlemüller, Direktor.
48. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn.
 v. Horváth, Direktor (vergl. Nr. 42).
49. Oesterreichische Nordwestbahn.
 Dr. Alexander Eger, K. K. Regierungsrath, Generalsekretär (vergl. Nr. 53).
50. K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.
 Freiherr von Czedik, Excellenz, K. K. Sektionschef, Präsident.
 Dr. Zehetner, K. K. Hofrath, administrativer Direktor.
 Kargl, K. K. Regierungsrath, Generaldirektionsrath.
 Bartl, Inspektor.
51. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
 A. Oesterreichische Direktion.
 Rudolf Ritter von Grimburg, K. K. Hofrath, Direktor des Oesterreichischen Netzes.
 Dr. Bruno von Wagner, Rechtskonsulent.
 Pelleter, Oberinspektor.
 B. Ungarische Direktion.
 Moritz Bexheft, Generalinspektor.
 Ferdinand Hauser, Inspektor.
52. K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.
 Adolf Ritter von Schreiner, K. K. Hofrath, Generalsekretär.
 Carl von Prenninger, K. K. Oberbaurath, Bahn- und Baudirektor.
53. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
 Dr. Alexander Eger, K. K. Regierungsrath, Generalsekretär (vergl. Nr. 49).
54. Ungarische Nordostbahn.
 Wird durch die Ungarischen Staatseisenbahnen vertreten.
55. Ungarische Staatseisenbahnen.
 Berényi, Direktor.
 Kotányi, Ingenieur.
56. Eisenbahn Wien-Aspang.
 Franz Grünebaum, Mitglied des Direktionskomitees.

C. Niederländische und Luxemburgische Eisenbahnen.

57. Holländische Eisenbahn.
 H. J. F. Mirandolle, Chef der Kontrole.
58. Niederländische Rhein-Eisenbahn.
 Zu erscheinen verhindert.
59. Niederländische Staatseisenbahnen.
 Dr. jur. J. C. M. van Riemsdyk, Abtheilungsvorstand des allgemeinen Dienstes.
60. Prinz Heinrich-Eisenbahn.
 J. B. Dupont, Direktor.

D. Andere Vereinsverwaltungen.

61. Chimay-Eisenbahn.
 Eugen M. O. Dognée, delegirter Administrator.
62. Grand Central Belge-Eisenbahn.
 Matthei, Direktor.
 Spruyt, Abtheilungsvorstand.
63. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.
 A. Clermont, Direktor.
64. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.
 von Wytteck, Kontrolchef.

Ausserdem sind erschienen:

Seitens der Eisenberg-Crossener Eisenbahn:
 Plessner, Baurath.
Seitens der Warstein-Lippstadter Eisenbahn:
 Schönfeld, Eisenbahn-Betriebsdirektor.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Das Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins neu herausgegeben worden. Durch dasselbe wird das im März 1887 ausgegebene Verzeichniss der zulässigen Maximalradstände nebst Nachträgen aufgehoben.

Statistik der Radreifenbrüche. Zu dem mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins vom 1. d. Mts. Nr. 3211 zur Abstimmung verstellten Beschlusse XX zu Nr. XVII der Tagesordnung der diesjährigen Vereins-Versammlung sind schriftliche Erklärungen innerhalb der gestellten Präklusivfrist (d. i. bis einschliesslich den 15. d. Mts.) von folgenden Verwaltungen abgegeben worden:

Königliche Eisenbahndirektion Altona,
 „ „ Breslau,
 „ „ Elberfeld,
 „ „ Hannover,
 „ „ Magdeburg,
Braunschweigische Landes-Eisenbahn,
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn,
Ostpreussische Südbahn,
Werra-Eisenbahn,
Böhmische Nordbahn,
Buschtêhrader Eisenbahn und
Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

Verspätete Erklärungen sind abgegeben worden:
 von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn,
 „ „ Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.),
 „ „ Main-Neckarbahn,
 „ „ Stargard-Cüstriner Eisenbahn und
 „ „ Galizischen Carl Ludwigbahn.

Von den ersteren Verwaltungen, deren Erklärungen innerhalb der zur Erhebung wirksamen Widerspruchs festgesetzten Frist eingegangen sind, haben nur
 die Königliche Eisenbahndirektion Altona,
 „ Böhmische Nordbahn-Gesellschaft und
 „ Buschtêhrader Eisenbahn
Widerspruch gegen den in Frage stehenden Vereinsversammlungs-Beschluss erhoben, während der andere Theil dieser Verwaltungen, ohne im Sinne des § 20 Abs. 2 der Vereins-Satzungen zu widersprechen, nach dem Vorgange der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg lediglich empfiehlt, es möchte das Muster 3 A der Aufschreibungen für die Radreifenbruch-Statistik noch dahin abgeändert werden, dass Angaben über den Bestand der Radreifen nach der Stärke des letzteren nicht zu machen sind, vielmehr nur die beim Bruch der Radreifen ermittelte Stärke anzugeben bleibt.

Im Sinne dieses Antrages lauten auch die sämmtlichen verspätet eingegangenen Erklärungen, denen jedoch — schon aus dem Grunde der Verspätung — die Bedeutung eines wirksamen Widerspruchs gegen den Vereinsversammlungs-Beschluss nicht beigelegt werden kann.

Die widersprechenden drei Verwaltungen verfügen zusammen nur über 15 Stimmen; da somit das zur Ablehnung des Beschlusses erforderliche Zehntel sämmtlicher den Vereins-Mitgliedern zustehenden Stimmen lange nicht erreicht ist, so erklären wir den Vereinsversammlungs-Beschluss, dahin gehend:

1. die Vereins-Versammlung genehmigt die gegen die bestehenden Muster 1, 2 und 3 vorgeschlagenen Aenderungen, Streichungen und Ergänzungen bezw. die Drucklegung der ausgearbeiteten neuen Muster 1, 2 und 3 sowie die Herstellung einer von dem technischen Ausschusse noch festzustellenden Mustertafel der Radreifenbefestigungen,
2. die Vereins-Versammlung beschliesst, dass die Aufschreibungen sich in Zukunft auf das den Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Grunde liegende Rechnungsjahr erstrecken und dass die neuen Drucksachen zum ersten Male im Rechnungsjahre 1891 zur Verwendung gelangen sollen,

hiermit für bindend.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3416 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Eisenbahnstrecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 3455 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 3459 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 3465 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat Juni d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 39 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 561,72 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 847 Schnellzüge, 1 163 Personenzüge und 132 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 142. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 036 821 Zugkm bezw. 282 476 226 Achskm. Von den Verspätungen wurden 698 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 444 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 102,87 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 5,11 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 1 016 Anschlüsse versäumt (gegen 2 400 in demselben Monat des Vorjahres und 2 090 im Vormonat). Bei 14 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 17 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugbezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und die Lübeck-Büchener Bahn an die ungünstigsten Stellen.

Verträge, betreffend Herstellung neuer Bahnlinien.

Die Staatsverträge zwischen Preussen und Lippe wegen Herstellung von Eisenbahnen von Detmold nach Sandebeck und von Lage nach Hameln vom 22. September v. J., sowie zwischen Preussen und Sachsen-Meiningen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Zeitz nach Camburg vom 24. Oktober v. J., endlich zwischen Preussen und Sachsen-Coburg-Gotha wegen Herstellung mehrerer, Gothaisches Gebiet berührender Eisenbahnen (Langensalza-Gräfentonna, Döllstädt-Walschleben und Herbsleben-Tennstädt) von 16. Januar d. J. sind veröffentlicht worden.

Betriebseröffnungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover. Die Eröffnung des Betriebes der neuen Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Hannover nach Visselhövede mit den Zwischenstationen Herrenhausen, Langenhagen, Bissendorf, Mellendorf, Bennemühlen, Hope, Schwarmstedt, Eickeloh, Riethagen, Beetenbrück, Walsrode und Jarlingen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und den Haltepunkten Vinnhorst, Kaltenweide, Lindwedel und Cordingen für den Personenverkehr ist — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover — am 25. d. Mts. erfolgt. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 66 S. 662 dieser Zeitung.)

Die Strecke von Hannover bis Schwarmstedt (einschl.) ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hannover-Rheine zu Hannover und die Strecke von Schwarmstedt bis Visselhövede dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Bremen unterstellt worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die 13,93 km lange Strecke von Euskirchen nach Münstereifel (Station) mit den Haltestellen Stotzheim, Arloff und Iversheim und dem Haltepunkte Weingarten und die 14,70 km lange Strecke von Dülken nach Brüggen (Endstation) mit den Haltestellen Burgwaldniel und Amern und den Haltepunkten Birgen, Schier (für Personen- und Güterverkehr) und Born (nur Personenverkehr) werden voraussichtlich am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Unter Bezugnahme auf unsere Mittheilung in Nr. 47 S. 476 d. Ztg. bringen wir zur Kenntniss, dass die Neubaustrecken Bernburg-Calbe a/S. (Stadt) und Jerxheim-Nienhagen am 15. d. Mts. zur Eröffnung gelangt sind. Die an der letzteren Strecke belegenen Stationen Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt, Eilenstedt, Nienburg a. d. Saale und Schwanebeck sind für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Vogelsdorf dagegen nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren eingerichtet. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist nur die Station Nienburg an der Saale geeignet, welche auch für den Privatdepeschen-Verkehr eingerichtet wird. Die zwischen Badersleben und Dingelstedt gelegene Station Anderbeck gelangt dagegen erst am 1. September d. J. für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgüter sowie von lebendem Vieh zur Eröffnung.

Bayerische Staatsbahnen. Die Eröffnung der Lokalbahn Zwiesel-Grafenau wird nach Mittheilung der Königlichen Generaldirektion voraussichtlich am 1. September d. J. stattfinden.

Diese nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahn beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen von nicht mehr als 4 m festem Radstand verkehren können.

Ausser der Endstation Grafenau sind die Haltestellen Zwieselau, Frauenau, Klingenbrunn und Spiegelau für Güterabfertigung eingerichtet, während der Halteplatz Grossarmschlag vorläufig nur dem Personenverkehre dient, jedoch ein Sackgeleis erhält, um im Bedarfsfalle zur Beförderung von Wagenladungsgütern geeignet zu sein.

Es können jedoch auch hier während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh (verpackt und unverpackt) in Einzelsendungen durch Vermittelung des Schaffners zur Aufgabe gelangen.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Schaffner.

Eine direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung nach den Stationen anderer Bahnlinien und umgekehrt findet nicht statt.

Die Eröffnung des Betriebes erfolgt gleichzeitig für den Personen- und Güterverkehr.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in der Endstation Grafenau und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt.

Sächsische Staatsbahnen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die von der Bahnlinie Bautzen-Wilthen abzweigende Neubaustrecke Grosspostwitz-Cunewalde spätestens am 15. September d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Die Bahnlinie ist normalspurig hergestellt, wird aber nach der Bahnordnung für die Deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 betrieben werden.

Die an der Bahnlinie belegenen Haltepunkte Halbendorf und Mittel-Cunewalde werden lediglich der Personenbeförderung dienen, während die Haltestellen Köblitz und Ober-Cunewalde nur für den Personen- und beschränkten Güterverkehr, die Haltestelle Nieder-Cunewalde dagegen für den Gesammtverkehr eingerichtet werden wird.

Pfälzische Eisenbahnen. Die im Eigenthum der Pfälzischen Ludwigsbahn stehenden Baustrecken der schmalspurigen, 13,27 km langen Lokalbahn Ludwigshafen-Dannstadt und der ebenfalls schmalspurigen, 23,52 km langen Lokalbahn Ludwigshafen-Grosskarlbach werden voraussichtlich Mitte September d. J. zur Eröffnung gelangen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.): Aenderung von Stationsnamen.

Im Anschluss an unsere Mittheilung in Nr. 65 S. 647 d. Ztg. theilen wir noch mit, dass die an der Neubaustrecke Wissen-Morsbach zwischen Wisserhof und Morsbach zu errichtende Haltestelle nicht die Bezeichnung Volberhausen, sondern den Namen Volperhausen erhält und dass die Endstation dieser Strecke zur Unterscheidung von der im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.) gelegenen Station Morsbach mit dem Zusatz „b/Wissen" versehen und demnach „Morsbach b/Wissen" benannt werden wird.

Die an der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein belegene, bisher Neuwied r. U. benannte Station führt seit dem 10. d. Mts. die Bezeichnung „Neuwied".

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau: Güternebenstellen.

Am 1. September werden im Direktionsbezirk Breslau Güternebenstellen in Schurgast, Proskau, Friedland, Festenberg und Landsberg O/S. errichtet. Ueber die Befugnisse derselben siehe die Bekanntmachung S. I des Beiblattes.

Preussische Staatsbahnen: Neue Haltepunkte.

Am 1. September d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln an der Bahnstrecke

Düsseldorf-Essen der Haltepunkt Hügel dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Der Haltepunkt Titz der Bahnstrecke M.-Gladbach-Jülich, Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, ist am 20. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Invaliditäts- und Altersversicherung der Arbeiter.

Von der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist die nachstehende Bekanntmachung vom 1. Juli 1890, betreffend die Grundzüge, nach welchen die Umgestaltung der Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter-Pensionskasse aus Anlass des Gesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung, vom 22. Juni 1889 beabsichtigt wird, erlassen worden:

„Bekanntmachung. Unter den Arbeitern der Staatseisenbahn-Verwaltung sind in letzterer Zeit verschiedentlich theils Besorgnisse über die zukünftige Gestaltung ihrer Pensionsverhältnisse geäussert, theils Bewegungen bemerkbar geworden, welche auf eine Auflösung der bestehenden Kassen und eine Vertheilung der Bestände unter die Kassenmitglieder gerichtet sind. Zur Klarlegung der Sachlage werden im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nachstehend die Grundzüge bekannt gegeben, nach welchen die Umgestaltung der bestehenden Kasseneinrichtungen beabsichtigt wird.

1. Die bisherigen beiden Kassen werden mit dem Tage, an welchem das Gesetz vom 22. Juni 1889 in Kraft gesetzt wird, zu einer Kasse vereinigt, welche in zwei Abtheilungen A und B zerfällt. Beide Abtheilungen bilden getrennte Vermögensobjekte, haben aber eine gemeinsame Organisation.
2. Der Abtheilung A haben alle im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten, der gesetzlichen Versicherungspflicht unterliegenden Personen, der Abtheilung B nur die ständigen Hilfsbediensteten und Arbeiter, also namentlich die bisherigen Kassenmitglieder anzugehören. Letztere sind sonach Mitglieder beider Kassenabtheilungen.
3. Abtheilung A ist dazu bestimmt, die durch das Reichsgesetz vom 22. Juni 1889 vorgeschriebene Invaliditäts- und Altersversicherung durchzuführen. Die zu dieser Abtheilung zu entrichtenden Beiträge und die aus derselben zu gewährenden Invaliden- und Altersrenten entsprechen daher genau den Vorschriften dieses Gesetzes. Durch die Mitgliedschaft bei dieser Abtheilung genügen die Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung sonach der gesetzlichen Versicherungspflicht und bleiben von der Versicherung bei den allgemeinen Versicherungsanstalten befreit.
4. Abtheilung B gewährt Wittwen-, Waisen- und Sterbegelder in gleichem Umfange wie bisher und zu den gesetzlichen Invalidenrenten eine Zuschussrente, welche sich im Durchschnitt auf zwei Fünftel der bisherigen statutmässigen Pensionen beläuft und mit der gesetzlichen Invalidenrente zusammen mindestens den Betrag der bisherigen statutmässigen Pensionen erreicht, ihn vielfach aber nicht unerheblich übersteigt.

Die Beiträge zu dieser Abtheilung werden um einen dem Verhältniss der Zuschussrente zu den bisherigen statutmässigen Pensionen entsprechenden Betrag herabgesetzt und werden zusammen mit den zu Abtheilung A zu entrichtenden Beiträgen den Durchschnittsbetrag der zu den bisherigen Kassen geleisteten Beiträge nicht übersteigen.

Die Abtheilung B übernimmt ferner alle Bestände usw. der zu schliessenden beiden Pensionskassen für die Betriebs- und Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung und alle auf diesen Kassen ruhenden Verpflichtungen. Danach werden, was zur Vermeidung von Missverständnissen hier ausdrücklich bemerkt wird, die von dem ständigen Arbeiterpersonal angesammelten Bestände ausschliesslich für dieses Verwendung finden.

Sämmtliche bis zur Schliessung der Kassen nach den bisherigen Statuten erworbenen Ansprüche der Kassenmitglieder und ihrer Hinterbliebenen bleiben ihnen gewahrt. Auch wird die Zeit der Mitgliedschaft bei den bisherigen Kassen beim Uebertritt in die Abtheilung B der neuen Kasse angerechnet.

Hiernach wird in keinem Falle eine Verminderung der Kassenleistungen, wohl aber der Regel nach eine Verbesserung in der Lage der Kassenmitglieder eintreten. Soweit im übrigen von denselben bei der Umgestaltung der Kassenverhältnisse billige Wünsche geäussert werden sollten, ist die Staatsregierung gern bereit, dieselben in wohlwollende Erwägung zu nehmen, wenn nicht erhebliche finanzielle Bedenken entgegenstehen sollten.

In letzterer Beziehung muss indess schon jetzt darauf aufmerksam gemacht werden, dass die mehrfach hervorgetretene Auffassung, als seien bei den bestehenden beiden Kassen die statutmässigen Leistungen im Verhältniss zur Höhe der Beiträge zu gering, sich nicht als richtig erwiesen hat. Die Lage der Kassen erscheint vielmehr nach dem Ergebniss versicherungstechnischer Berechnungen im Hinblick auf die ihnen obliegenden statutmässigen Verpflichtungen nicht besonders günstig.

Eine Vertheilung angeblicher Ueberschüsse an die Kassenmitglieder ist daher schon mit Rücksicht auf die Vermögenslage der Kassen und die auf denselben ruhenden Verpflichtungen ausgeschlossen, kann aber auch nach § 38 letzter Absatz der gegenwärtigen Satzungen nicht gefordert werden, da hiernach eine Liquidation des Kassenvermögens bei Auflösung der Kassen dann nicht zu erfolgen hat, wenn diese in der Absicht geschieht, die Fortsetzung der Kassenzwecke durch eine anderweite verwaltungsseitige Veranstaltung zu bewirken. Da in diesem Falle das Kassenvermögen einschliesslich der vom Staate geleisteten Zuschüsse zu anderen Zwecken als zu Unterstützungen an Invaliden, Wittwen und Waisen der Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht verwendet werden darf, so erscheinen die von wenig gewissenhaften oder sachunkundigen Agitatoren geflissentlich ausgestreuten Verdächtigungen, als ob den Arbeitern der Staatseisenbahn-Verwaltung und ihren Hinterbliebenen die von ihnen zu diesen Kassen geleisteten Beiträge nicht in vollem Umfange zu gute kämen, kaum der Widerlegung bedürftig.

Etwaige Wünsche der Kassenmitglieder sind in der im § 31 Abs. 2 der Statuten vorgesehenen Weise zum Ausdruck zu bringen und wird weiter mitgetheilt, dass die Generalversammlung, in welcher die geplante Umwandlung berathen und beschlossen werden soll, am 30. September 1890 stattfinden wird."

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.): Wegfall der seitlichen Zugleine bei den schnellfahrenden Zügen.

Unter Bezugnahme auf § 48, Absatz 3, des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie den Absatz 1 der Vorschriften über die Anbringung und Benutzung der seitlichen Zugleine ist von der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln bestimmt worden, dass die seitliche Zugleine vorläufig bei sämmtlichen, unter Anwendung der Luftdruckbremse gefahrenen Schnellzügen in Wegfall kommt. Die Zugleine ist jedoch nach wie vor im Gepäckwagen mitzuführen, um bei etwaigem Ausschalten der Luftdruckbremse die vorgeschriebene Signaleinrichtung herstellen zu können. In diesem Falle ist die Zugleine vermittelst der ebenfalls mitzuführenden Einlegestange unverzüglich über den ganzen Zug zu legen und sind alsdann gleichzeitig die im Innern der Wagen über dem Hahn der Nothbremse angebrachten Schilder umzuwenden, so dass die Aufschrift „Nothsignal" sichtbar wird.

Die Einstellung von Personen-, Gepäck- oder sonstigen Wagen ohne Luftdruck-Bremseinrichtung in die schnellfahrenden Züge ist auf das Strengste untersagt worden.

Eine neue Verkehrsroute zwischen Deutschland und Schweden.

Der „Voss. Ztg." wird aus Stockholm geschrieben: Die beiden Delegirten der Deutschen Reichsregierung, Geh. Oberbaurath Oberbeck und Geh. Baurath Dresel, haben kürzlich gemeinsam mit den Schwedischen Delegirten Marinedirektor Pihlgren und Major Gagner den Hafen von Trelleborg und die in Frage kommende Eisenbahnstrecke von Trelleborg bis zur Staatsbahnlinie von Malmö nach Stockholm untersucht und sich sehr günstig über alle Verhältnisse ausgesprochen. Im Herbst, wahrscheinlich im Oktober, wird die Schwedische Regierung zwei Delegirte nach Deutschland senden, um alle für die Strecke Berlin-Sassnitz in Frage kommenden Verhältnisse zu studiren. Nach Erstattung der erforderlichen Berichte werden die Unterhandlungen zwischen den beiden Regierungen beginnen. Man hofft hier zuversichtlich, dass die Linie Stockholm-Trelleborg-Sassnitz-Berlin mit Anschluss Christiania-Gothenburg-Malmö im nächsten Frühjahre zu stande kommen wird.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Nach dem Geschäftsberichte ist sowohl der Bahn- als auch der Schiffsbetrieb im Jahre 1889 von grösseren Störungen befreit geblieben. Am 22. Januar v. J. wurde die Hafenbahn in Rostock dem Betriebe übergeben; dieselbe hat auf den Rostocker Güterverkehr Einfluss ausgeübt, welcher sich von Jahr zu Jahr steigern muss, zumal wenn die von der Stadt in Angriff genommenen Hafenbauten erst vollendet sein werden. Die Mecklenburgische Staatsregierung hat bekanntlich Verhandlungen wegen Verstaatlichung aller in Mecklenburg gelegenen Privatbahnen eingeleitet; die Gesellschaft hat auf das ihr gestellte Angebot indessen nicht eingehen können, da der gebotene Kaufpreis in keinem Verhältniss zu dem Werth des Unternehmens gestanden habe. Die Betriebseinnahme im Jahre 1888 betrug insgesammt 991 425 *M.* und die Betriebsausgabe, einschl. 80 873 *M.* für Verzinsung der schwebenden Schuld (1 784 000 *M.*) 731 413 *M.*; mithin ergiebt sich ein Ueberschuss von 260 012 *M.*, welcher für den Dienst der Prioritätsobligationen genügt. Obgleich die Betriebseinnahmen sich gegen das Vorjahr um 60 000 *M.* höher gestellt haben, so stellt der Jahresabschluss sich dennoch ungünstiger als der vor-

jährige, weil die Betriebsausgaben um 112 000 M. gewachsen sind, wesentlich deshalb, weil die Verzinsung der von der Société Belge bei Ausführung des Baues aufgewendeten Mehrkosten Berücksichtigung gefunden hat, und zwar mit Zinseszinsen auch für den Fehlbetrag aus den Jahren 1887 und 1888. Ebenso sind die für den Bau der Hafenbahn in Rostock von der Société Belge hergeliehenen Gelder mit 5% verzinst worden. Beeinträchtigt wurden die Betriebseinnahmen durch den von der Mecklenb. Friedrich-Franzbahn im Verein mit den Preussischen Staatsbahnen in 1888 eingeleiteten und auch im verflossenen Jahre fortgesetzten Wettbewerb. Allerdings wurde mit der Direktion der früheren Mecklenb. Friedrich-Franzbahn ein Vertrag abgeschlossen, welcher eine theilweise Entschädigung für die Umlegung des Güter- und Viehverkehrs in Aussicht stellte; aber dieser Vertrag, welcher erst am 1. September 1889 in Wirksamkeit getreten ist, hat den Erwartungen bei weitem nicht entsprochen, indem die aus demselben herrührende Mehreinnahme während der vier verkehrsreichen Monate September bis Dezember nur 3 531 M. betrug. Der Personenverkehr hat sich weiter günstig entwickelt. Zwar brachte er nur 12 089 M. mehr als im Vorjahre, aber letzterem war die Kopenhagener Ausstellung zu statten gekommen. Auch der Schiffsverkehr hat sich, wenn die Kopenhagener Ausstellung ausser Betracht gelassen wird, in befriedigender Weise gehoben. Der Güterverkehr (ohne Viehtransporte) brachte rund 55 000 M. mehr. Der Viehverkehr ist noch weiter zurückgegangen und brachte 5 739 M. weniger ein; man erwartet aber, dass die Einnahmen aus diesem Transportzweige sich namhaft steigern werden.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht entnehmen wir, dass die Einnahme im Betriebsjahre 1889/90 zusammen 601 204 M. und die Ausgabe 323 664 M. betrug, somit ein Ueberschuss von 277 540 M. erzielt wurde. Von der Gesammteinnahme entfallen auf den Personenverkehr 325 761 M. und auf den Güterverkehr 237 682 M. Durch Rücklagen in den Erneuerungs- und in den Reservefonds, sowie nach Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen, vermindert sich der Ueberschuss auf 221 188 M., welcher in folgender Weise zur Vertheilung gelangte: 5% Dividende (gegen 4% im Vorjahre) den Prioritäts-Stammaktien 104 950 M., 5% (gegen 4% im Vorjahre) den Stammaktien 105 050 M. und Eisenbahnsteuer 7 000 M., während der Rest von 4 188 M. auf neue Rechnung vorgetragen worden ist.

Elektrische Bahn in Lichterfelde.

Die elektrische Eisenbahn vom Potsdamer Bahnhofe in Lichterfelde bis zum Kadettenhause ist am 13. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Bekanntlich betrieb schon seit längeren Jahren die Firma Siemens & Halske eine elektrische Bahn zwischen dem Anhalter Bahnhofe in Lichterfelde und dem Kadettenhause, so dass durch die nun in Betrieb gesetzte Strecke eine direkte elektrische Schienenverbindung zwischen den beiden Lichterfelder Bahnhöfen hergestellt ist. Die Fahrzeit für die ganze Strecke beträgt 15 Minuten und kostet die ganze Fahrt zwischen den beiden Endpunkten 30 ₰, Theilstrecken entsprechend weniger. Der erste Blitzzug geht Morgens 7 Uhr vom Anhalter Bahnhof, der letzte von dort Abends 12 Uhr 12 Minuten, während vom Potsdamer Bahnhof der erste Zug 7 Uhr 40 Minuten, der letzte 11 Uhr 54 Minuten abgeht. Die Fahrten finden in etwa stündigen Zwischenräumen von jedem Endpunkte der Bahn statt.

Bahnhof Halle a. S.

Der neue Staatsbahnhof zu Halle a. S. ist am 1. Oktober d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Strassenbahn St. Johann-Malstatt-Burbach-Louisenthal, Aktiengesellschaft in St. Johann a. d. Saar.

Unter dieser Firma ist eine Aktiengesellschaft mit 700 000 M. Kapital konstituirt worden, welche zwischen den obengenannten Ortschaften eine Strassenbahn mittelst Rowanscher Dampfwagen betreiben will. Das Aktienkapital ist, unter finanzieller Mitwirkung der Mitteldeutschen Kreditbank, vollständig durch die Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co. in Hannover übernommen worden.

Strassenbahn-Berufsgenossenschaft.

Der Jahresbericht der Strassenbahn-Berufsgenossenschaft für 1889 weist 179 Betriebe mit 34 309 beschäftigten Personen aus, deren anrechnungsfähige Löhne 12 635 606 M. betrugen. Unfälle gelangten 820 zur Anzeige, von denen 48 entschädigungspflichtig wurden. Entschädigungen im ganzen kamen 154 zur Auszahlung mit 41 274 M. Die Umlage belief sich auf 101 821 M., Berufungen ans Schiedsgericht erfolgten 79 und wurde in 23 Fällen zu Ungunsten der Genossenschaft entschieden, während 5 sich durch Vergleich erledigten und 16 noch unerledigt blieben. Von 33 Rekursen an das Reichs-Versicherungsamt wurden 19 zurückgewiesen, 6 anerkannt und 8 noch nicht entschieden.

Aus der Schweiz.

Brienzerseebahn.

Am 26. Juli hat sich die rechtsufrige Brienzerseebahn konstituirt, welche beabsichtigt, in direktem Anschluss an die Brünigbahn eine Bahn von Brienz nach Interlaken zu bauen.

Gegenwärtig wird zum Bau dieser Verbindungslinie geschritten. Diese Bahnstrecke wird so angelegt, dass mit einer Verlegung des Bahnkörpers der Bödelibahn auf ungefähr 1 km Länge von der Station Därligen, bis und mit der sogenannten Bettelbrücke bei Scherzligen, die Schnellzüge von Bern bis Interlaken und umgekehrt in ungefähr 1 Stunde und 40 Minuten ohne Umsteigen verkehren können, während gegenwärtig die Fahrzeit mindestens 3 Stunden in Anspruch nimmt.

Da die Jura-Simplonbahn nicht abgeneigt sein soll, die von ihr betriebene, aber von ihrem Netze etwas abseits gelegene Brünigbahn zu veräussern, so soll seitens der neuen rechtsufrigen Brienzerseebahn beabsichtigt sein, der Jura-Simplonbahn eine hierauf Bezug habende Offerte zu stellen.

Die Schifffahrtsgesellschaft in Thun steht nun vor der Alternative, entweder einen Kanal bis Interlaken mit einem Kostenaufwande von ungefähr 1 800 000 Frcs. zu bauen oder sich mit der Bahngesellschaft zu verschmelzen, welch letzteres wohl das einzig Richtige sein wird, zumal Geneigtheit vorhanden ist, den Aktien der Schifffahrtsgesellschaft eine 6% Priorität einzuräumen. — Um der Verbindungsbahn Scherzligen-Därligen zu nützen, hat die Verwaltung der Bödelibahn die Genehmigung für eine längs des linken Ufers des Brienzersees zu erbauende Schmalspurbahn nachgesucht. Gleichzeitig beabsichtigt die Bödelibahn den Umbau ihrer Bahn vom Bahnhof Interlaken bis Bönigen in eine solche von 1 m Spurweite. — Durch diese Bahn wird nicht allein das Oberland der Bundesstadt bedeutend näher gebracht, sondern es ist auch die durchgehende Bahnverbindung Bern-Oberland-Brünig-Luzern in militärischer Beziehung von Wichtigkeit. Die Gesammtlänge der Bahn wird 15 km betragen, wozu noch eine 4 km lange, ebenfalls auf 1 m Spurweite umzubauende Strecke der Bödelibahn kommen wird. Die Bauart (Oberbau wie Unterbau) wird sich derjenigen der Adhäsionsstrecken der Brünig- beziehungsweise Berner Oberlandbahnen anschliessen. Die Steigungen werden 15—20 ‰ nicht überschreiten und die Krümmungen einen Halbmesser von mindestens 120 bis 150 m haben. — Die Erstellungskosten der Strecke sind auf 2 990 000 Frcs., die jährlichen kilometrischen Betriebseinnahmen auf 18 000 Frcs. und die Betriebsausgaben auf 7 000 Frcs. veranschlagt, so dass dieselbe einen jährlichen Ertrag von insgesammt 165 000 Frcs. erzielen dürfte.

Seilbahn Territet-Montreux-Glion.

In den nächsten Herbst- und Wintermonaten wird die seit August 1883 betriebene Seilbahn Territet-Glion einem Umbau unterzogen, der sich auf theilweise Aenderung des Längenprofils und des Unter- und Oberbaues erstrecken wird. Wie bekannt, liegt am unteren Ende der Bahn zwischen den Steigungen von 30 und 57% ein starker Gefällsbruch, der den Betrieb in mehrfacher Beziehung erschwert. Die Fahrgeschwindigkeit musste, um im Gefällsbruch nicht stecken zu bleiben, je nach den Belastungsdifferenzen der beiden Wagen erheblich vergrössert werden und eine automatische Seilführung musste das Kabel, das bei starker Belastung bis zu 3 m über die Rollen zu liegen kam, eingangs der Ausweichungskurve niederhalten, damit dasselbe bei allfälligen Seilschwankungen die Führung nicht verliere. Die grosse Steigungsdifferenz dieser Bahn (27%) benöthigte auch eine grosse Menge Ballastwasser und die nicht zu vermeidenden Schwankungen des schwebenden Kabels verursachten einen unruhigen Gang der Wagen. Ferner äusserten sich die grossen abzubremsenden Kräfte nachtheilig auf die treppenförmig gelagerten Quadern, auf welche das Bahngestänge befestigt ist, denn sowohl diese als auch die Schienensättel wurden öfters lose gerüttelt und mussten wieder vergossen werden. Das Abfahren der auf 30 und 57% stehenden Wagen selbst erforderte infolge der dadurch bedingten grossen Differenz der Schwerkraftskomponenten hohe Aufmerksamkeit von Seiten des Bremsers, weil dabei hier und da ein unbeabsichtigtes Auslösen der automatischen Fallbremse erfolgte.

Das neue Projekt beseitigt die genannten Uebelstände in der Weise, dass die untere Station um 38 m nach Glion zu verlegt wird, wo sodann die Steigung mit 42% beginnt und mit parabolischer Kurve eingangs der Ausweichung die Maximalsteigung verbunden wird. Dadurch wird ermöglicht, dass

durchwegs die gleiche Fahrgeschwindigkeit eingehalten werden kann, die automatische Seilführung wegfällt und statt 7 m³ nur noch 5 m³ Ballastwasser im Maximum erforderlich werden. Dementsprechend werden ferner die Bremskräfte bedeutend reduzirt und die Quadern und Sättel mehr geschont, sowie auch alle übrigen Theile der Anlage. Der Unterbau wird für die umzubauende Strecke des Längenprofils bei diesem Anlasse derart verbessert, dass der Mauerkörper nicht wieder treppenförmig, sondern glatt und rollscharartig abgedeckt wird. Die Querschwellen, die aus alten Eisenbahnschienen bestehen, werden bis an den Fuss in Beton eingegossen und je zwei für die Schienenlänge mittelst 50 cm langen Schrauben mit dem Mauerwerk verankert. Im übrigen wird das bestehende Bahngestänge beibehalten. Von dem bestehenden unteren Stationsgebäude bis zu den Einsteigetreppen wird eine gedeckte Halle erstellt werden. — Die Personenwagen erleiden bei Anlass des Umbaues ebenfalls kleinere Aenderungen. Damit sich der Führer jeweilen in der Zugrichtung aufstellen kann, wird auch am oberen Ende des Wagens eine Plattform angebaut, von wo aus ihm die Bedienung der Bremsen ermöglicht wird. Ferner wird der Fassungsraum auf 36 Personen erhöht, welch grössere Transportfähigkeit im Hinblick auf die in Aussicht genommene Bahn von Glion nach den Felsen von Naye geboten ist. — Die Gesammtkosten des Umbaues sind auf 50 000 Frcs. veranschlagt, deren Verzinsung man durch die aus dem Umbau resultirenden geringeren Betriebskosten zu decken glaubt.

Einnahmen Schweizerischer Hauptbahnen vom Januar bis Juni 1890.

Im ersten halben Jahre 1890 gegenüber derselben Periode 1889 stiegen die kilometrischen Totaleinnahmen um 1,63 %. Dazu trug der Personenverkehr 4753 gegen 4695 Frcs. + 58 Frcs. oder 1,23 % bei; der Güterverkehr dagegen mit 7897 gegen 7750 Frcs. + 147 Frcs. oder 1,89 %.

Zusammenbruch der Dampfschiffbrücke in Arth.

Der am 27. Juli erfolgte Zusammenbruch der Dampfschiffbrücke in Arth veranlasste den Schweizerischen Bundesrath, die Schweizerischen Dampfschiffverwaltungen aufzufordern, sofort eine Untersuchung sämmtlicher Dampfschiffbrücken und Stege auf Tragfähigkeit und baulichen Zustand vorzunehmen und alle Maassnahmen, die im Interesse der Betriebssicherheit nöthig sein könnten, mit möglichster Beförderung und Gründlichkeit durchzuführen.

Tramway in Zürich.

In Zürich fanden am 7. und 8. d. Mts. auf der Trambahn Probefahrten mit einem elektrischen Motorwagen statt.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Ceva-Ormea. Am 15. Juli d. J. hat die Eröffnung der 6 km langen Strecke Priola-Garessio der Linie Ceva-Ormea mit der Station Garessio stattgefunden (vergl. Nr. 49 S. 498 d. Ztg.).

Turin-Mailand. Auf der Strecke Torrazza-Saluggia der Linie Turin-Mailand wurde am 15. Juli d. J. das zweite Geleis dem Betriebe übergeben.

Rom-Neapel. Am 26. Juli d. J. ist auf der Strecke Cajanello-Tora-Presenzano der Linie Rom-Neapel das zweite Geleis dem Betriebe übergeben worden.

Chianti-Tramway. Am 3. d. Mts. wurde die Strecke Barriera di S. Nicolo-S. Croce und am 5. d. Mts. die Strecke Tavarmizze-Ponte dei falciani dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Bauten und Entwürfe.

Rom-Meeresufer. Behufs Herstellung der kürzesten Verbindung zwischen Rom und dem Meere hat sich eine Gesellschaft gebildet, welche einen Entwurf für eine Eisenbahn von Rom bis zum Meeresufer nächst Maccarese aufgestellt hat. Nach diesem Entwurf, welcher bereits dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt wurde, wäre nach dem „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Dampfsch." die Station Rom linksseits der Via Aurelia, 500 m von der Porta Cavalleggeri entfernt, zu errichten. Die Eisenbahn würde längs der Via Aurelia bis zur ersten Haltestelle, Primavalle, führen; nach Zurücklegung eines 230 m langen Tunnels würde die Linie, in gleicher Richtung mit dem Graben delle Questioni laufend, zum Thale del Galera gelangen, sodann das Thal von Pantan grande durchziehen, die Eisenbahn von Civitavecchia bei der Station Maccarese kreuzen und endlich in gerader Richtung das Meeresufer in nächster Nähe des alten Thores von Maccarese erreichen. Das Anlagekapital dieser 24,950 km langen Eisenbahn ist auf 5 750 000 L. berechnet worden.

Bèlluno-Peravolo. Der Provinzialausschuss von Bèlluno hat durch Vermittelung der dortigen Präfektur bei dem Ministerium für öffentliche Arbeiten um Genehmigung der endgültigen Konstituirung einer Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Bèlluno nach Peravolo nachgesucht.

Mittelmeer-Eisenbahn.

Die Gesammteinnahmen des mit dem 30. Juni abgelaufenen Betriebsjahres betragen 120 360 562 L., wovon 114 040 807 L. auf das Hauptbahnnetz und 6 319 755 L. auf das Sekundärbahnnetz entfallen. Die Länge des Gesammtnetzes betrug am Schlusse des Betriebsjahres 4 730 km; hiervon kommen 4 086 km auf das Hauptbahnnetz und 644 km auf das Sekundärbahnnetz.

Tarife.

Das Ministerium für Post- und Telegraphenwesen hat anlässlich der Eröffnung der neuen Schifffahrtslinie Neapel-Palermo-London das Königliche Inspektorat der Eisenbahnen eingeladen, auf die Eisenbahnen einzuwirken, dass dieselben gelegentlich der Einführung des Kumulativdienstes zwischen den betreffenden Eisenbahnen und der genannten Schifffahrtslinie im Interesse des Waarenverkehrs zwischen Italien und England ihre Frachtentarife in Ansehung des Verkehrs zwischen dem Innern des Königreiches und den betreffenden Hafenplätzen möglichst herabsetzen. Durch die gedachte Linie wird der erste periodische Schifffahrtsverkehr zwischen Italien und England hergestellt.

Dampferlinien.

Der „N. Fr. Pr." wird aus Genua geschrieben: Die Grosse Italienische Schifffahrtsgesellschaft (Navigazione Generale Italiana), die grösste Seetransportunternehmung Italiens, welche eine Flotte von 111 Dampfern mit zusammen 40 136 Pferdekräften und einer Tragfähigkeit von 103 545 Registertonnen und nach Abzug der Tilgungen ein Gesellschaftskapital von 64 867 000 L. besitzt, hat bisher eine jährliche Staatsbeihilfe von zusammen 9 064 484 L. erhalten, welche sich wie folgt vertheilt:

Linien	Meilenzahl	Staatsbeihilfe L.
Genua-Bombay	36 696	1 080 000
Genua-Hongkong	17 496	559 872
Rothes Meer	36 857	400 000
Genua-Aegypten	48 246	300 000
Marseille-Konstantinopel-Odessa	31 512	161 752
Venedig-Konstantinopel	43 990	923 790
Marseille-Triest	9 568	181 792
Ancona-Zara-Brindisi	11 302	237 342
Brindisi-Patras	7 896	165 816
Tunis-Tripolis-Malta	70 994	1 226 384
Inländische Linien	192 334	3 827 736
zusammen	506 891	9 064 484

Ausserdem konnte die Gesellschaft noch neben ihren Jahreseinnahmen 746 265 L. für Schifffahrtsprämien und 52 000 L. für die der Britischen Regierung geleisteten Postdienste verzeichnen. Diese verschiedenen Beihilfen sollen nach einer dem Italienischen Parlamente unterbreiteten Gesetzesvorlage zusammen auf 15 688 686 L. erhöht werden, wenn die Dampfschifffahrtsgesellschaft zu den nachfolgenden Fahrten sich verpflichtet: 1. Einmal monatlich: Genua-Palermo-Newyork, Genua-Palermo-Golf von Mexiko, Buenos Ayres-Callao de Lima. 2. Zweimal monatlich: Venedig-Konstantinopel und den Donau-Eschellen, Genua-Konstantinopel-Odessa, Smyrna-Syrische Küste-Alexandrien, Venedig-Bombay, Genua-Bombay (die Linien Venedig-Bombay und Genua-Bombay sollen von nun an von der Italienischen Regierung mit zusammen 4 399 616 L. subventionirt werden), Bombay-Colombo-Singapore, Singapore-Hongkong-Shanghai-Yokohama, Singapore-Batavia-Sidney, Colombo-Calcutta. 3. Wöchentliche Fahrten: Venedig-Brindisi-Patras, Venedig-Dalmatien-Albanien-Brindisi, Venedig-Alexandrien, Genua-Alexandrien, Palermo-Tunis, Tunis-Tunesische Küste, Tripolis-Malta, Genua-Livorno-Bastia-Porto-Terres, Suez-Aden. 4. Zweimal wöchentlich: Marseille-Genua-Cagliari-Tunis. 5. Dreimal wöchentlich: Messina-Malta. Die Dampfer auf diesen sämmtlichen Linien fahren mit einer Geschwindigkeit von höchstens 12 bis 13 Knoten in der Stunde. Die einzige Ausnahme davon machen die auf den Linien Civitavecchia-Cagliari und Neapel-Palermo verkehrenden Dampfer, welche 15 Seemeilen in der Stunde zurücklegen und eine Tragfähigkeit von mindestens 500 t haben müssen. Die Internationalen Adria-Mittelmeerlinien beanspruchen Dampfer von 900 bis 1 200 t bei einer Geschwindigkeit von 12 Seemeilen in der Stunde, die Bombay-

linie 2 250 t und 13 Seemeilen; die Linien nach Ostasien Dampfer von 1 500 t und 11 Seemeilen Geschwindigkeit in der Stunde. Neben diesen Beihilfen werden indess auch die bisher bezahlten Schifffahrtsprämien bestehen bleiben. Welch grossen Verkehr die Grosse Italienische Schifffahrtsgesellschaft unterhält und wie wesentlich derselbe den Aussenhandel Italiens nach allen Theilen der Erde fördern hilft, geht am deutlichsten aus dem soeben veröffentlichten Rechenschaftsberichte hervor, nach welchem die Dampfer der Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahre zusammen 1 081 895 Seemeilen (um 75 782 Seemeilen mehr als im Vorjahre) und zwar 506 891 Seemeilen auf den subventionirten und 575 004 Seemeilen auf den nicht subventionirten Strecken zurückgelegt haben. Die Gesammteinnahmen erreichten 47 782 387 L., für verfrachtete Waaren wurden auf sämmtlichen Linien 19 305 525 L., für Reisende 16 615 570 L., für ausserordentliche Dienstleistungen (ausser der Staatsbeihilfe) von der Italienischen Regierung 1 311 713 L. eingenommen; die Gesammtkosten betragen 44 751 150 L., so dass ein Reingewinn von 3 031 237 L. oder $5^1/_2$ % für jede Aktie von 500 L. des eingezahlten Aktienkapitals verblieb. Im Vergleiche zum Vorjahre (1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888) ergab sich allerdings eine Mindereinnahme von 1 579 564 L., allein es ist der Verwaltung gelungen, auch die Regiekosten um die sehr beträchtliche Summe von 1 576 972 L. zu verringern. Die übrigen in Genua noch bestehenden 3 grossen Dampfschiffahrtsgesellschaften La Veloce, Fratelli Lavarello und Transports maritimes à vapeur werden von der Italienischen Regierung nicht subventionirt und beschränken ihre Thätigkeit auf einen regelmässigen Verkehr mit der Südamerikanischen Ostküste, welcher weniger durch den Waaren- als durch den enormen Personentransport sehr gewinnbringend sich erweist, indem im Jahre 1889 mehr als 150 000, 1888 sogar an 200 000 Auswanderer nach Brasilien und den La Platastaaten befördert wurden.

Aus Grossbritannien und dessen Kolonien.

Grossbritannische Eisenbahnen im I. Halbjahr 1890.

Nach den von 51 Gesellschaften veröffentlichten Wochenausweisen haben sich die Einnahmen dieser Gesellschaften im 1. Halbjahr 1890 um 1 492 000 ℒ = 4,3 % gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres vermehrt, indem dieselben von 34 314 000 ℒ auf 35 806 000 ℒ stiegen. Eine Trennung der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr findet nur bei 39 Gesellschaften statt. Dieselben erzielten aus dem Personenverkehre 14 333 000 ℒ (+ 755 000 ℒ oder 5,5 %) und aus dem Güterverkehre 19 962 000 ℒ (+ 806 000 ℒ oder 4,4 %). Infolge der Erhöhung der Kohlenpreise haben jedoch die Bahnen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres eine bedeutende Einbusse erlitten, da im Juni v. J der Preis der South-Yorkshirekohle von 6 sh. auf 8 sh. 6 d. für die Tonne sich erhöhte und seitdem fortwährend stieg, bis derselbe im Juni d. J. sogar die Höhe von 11 sh. erreichte. Auch der Preis der Stahlschienen erhöhte sich in den letzten Monaten des Vorjahres und zwar von 4 ℒ 12 sh. auf 6 ℒ 15 sh. für die Tonne. In neuerer Zeit sind jedoch die Preise wieder bis auf 5 ℒ gesunken.

Zu den bemerkenswerthesten Ereignissen dieses Zeitabschnittes gehört im Eisenbahnwesen die Eröffnung der Forthbrücke, über welche wir bereits in den Nummern 16, 18 und 21 d. Ztg. eingehend berichtet haben, ferner die in Nr. 3 d. Ztg. besprochene Vorlage bezüglich des Tunnels zwischen Dover und Calais, welche jedoch nicht die Genehmigung des Unterhauses fand und endlich die Ausstellung in Edinburgh, auf der neben einer Reihe historisch interessanter Lokomotiven auch viele Maschinen neuester Bauart von den Bahnen dem Publikum vorgeführt wurden.

Die dem Parlamente zwecks Ertheilung der Erlaubniss zum Bau und Betriebe neuer Eisenbahnlinien eingereichten Bewerbungen haben sich im letztverflossenen Halbjahr gegen das 2. Halbjahr 1889 bedeutend vermehrt, da demselben 91 Gesuche (gegen 73) von den bereits bestehenden Bahnen für Linien mit einer Länge von 399 (gegen 223) Englische Meilen und einem Anlagekapitale von 17 809 991 (gegen 10 774 406) ℒ, ferner 23 (gegen 19) Vorlagen für neue Bahngesellschaften mit einem Kapital von 17 377 360 (gegen 14 141 966) ℒ unterbreitet wurden.

Unfälle auf den Grossbritannischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

Nach dem von dem Handelsamte an das Parlament erstatteten Berichte über die im vorigen Jahre auf den Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches vorgekommenen aussergewöhnlichen Bahnereignisse und Unglücksfälle betrug die Gesammtzahl der ersteren 1 621 und die der letzteren 5 912, und zwar haben sich von den aussergewöhnlichen Bahnereignissen 1 422 auf den Englischen, 161 auf den Schottischen und 38 auf den Irländischen Eisenbahnen zugetragen. Von der Gesammtzahl derselben entfielen je 39 auf Zusammenstösse von Personenzügen und solche von Personen- mit Lastzügen, 28 auf Zusammenstösse von Lastzügen, 44 auf Entgleisungen von Personen- und 13 auf solche von Lastzügen, 135 auf Ueberfahren von Vieh usw., 10 auf Schäden an den Maschinen- und Bahneinrichtungen, 668 auf Radreifenbrüche, 2 auf Radbrüche, 239 auf Achsbrüche, 9 auf Kuppelungsbrüche, und 262 auf Schienenbrüche, während 133 anderen Ursachen zuzuschreiben waren. Unter den im Jahre 1889 aus Anlass des Eisenbahnbetriebes verunglückten Personen befanden sich 2 012 Reisende, 3 204 Bahnbedienstete und 696 andere Personen, von denen 1 076 getödtet und 4 836 verletzt wurden.

Von den gesammten Tödtungen und Verletzungen ereigneten sich 781 bezw. 4 072 auf den Eisenbahnen Englands und Wales, 188 bezw. 422 auf jenen Schottlands und 107 bezw. 342 auf denen Irlands. Es sind somit anlässlich der aussergewöhnlichen Bahnereignisse im Berichtsjahre 92 Personen getödtet und 1 133 verletzt worden, d. s. 74 bezw. 446 mehr als im Jahre 1888, während die Anzahl der im Zugverkehr verunglückten Reisenden von 11 Todten und 594 Verletzten auf 88 bezw. 1 016 gestiegen ist.

Indische Eisenbahnen.

Bezüglich der Indischen Eisenbahnen wird von einem Einnahmeausfall berichtet, welcher auf die verminderte Ausfuhr von Weizen, infolge geringer Ernte- und niedriger Marktpreise zurückgeführt wird. Auf 7 Indischen Bahnen, welche für diese Sendungen hauptsächlich in Betracht kommen, sind im 2. Halbjahr 1889 insgesammt 185 000 t Weizen verfrachtet worden, d. s. etwa 42 % weniger als in dem gleichen Zeitraume des Jahres 1888.

Die Gesammtlänge der Indischen Bahnen bezifferte sich Ende 1889 auf 16 095 Englische Meilen (etwa 25 900 km), von denen jedoch nur 12 Linien mit 9 225 Meilen Länge Ausweise über die erzielten Einnahmen lieferten. In der 2. Hälfte des Jahres 1889 wurden auf diesen Linien 25 200 500 Personen befördert und dafür eine Einnahme von 1 945 082 ℒ erzielt, während die Gesammteinnahmen dieser 12 Bahnen in diesem Zeitabschnitte 5 163 984 ℒ und die Betriebsausgaben 2 705 697 ℒ oder 52,4 % der Einnahmen betrugen.

Zu den im 1. Halbjahr 1890 zur Vollendung und Eröffnung gelangten Bauten gehören der Khojak-Tunnel und die Damodar-Brücke auf der Bengal-Nagpore Eisenbahn. Ausserdem ist für eine neue von Peshawur längs des Kabulflusses führende Eisenbahnlinie die Trassirung vollendet worden und soll sich dabei nicht nur die leichte Durchführbarkeit dieses Unternehmens herausgestellt, sondern auch ergeben haben, dass diese Linie kürzer und zweckmässiger sei als eine durch den Khyber-Pass zu führende.

Seitens der Indischen Regierung ist die Südindische Eisenbahn für den Betrag von 5 267 556 ℒ angekauft worden.

Aus Afrika

Südafrikanische Republik (Transvaal).

So sehr sich auch die Südafrikanische Republik gesträubt hat, den Anschluss ihres im Bau begriffenen Eisenbahnnetzes südwärts durch den Oranjefreistaat nach dem Kaplande zuzulassen, so erscheint doch die dadurch ermöglichte Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung von der Delagoabai bis zur Kapstadt von nicht zu unterschätzender wirthschaftlicher Bedeutung für die Republik, zumal sie dadurch am besten in der Lage ist, ihre Unabhängigkeit sowohl gegenüber den Portugiesen an der Delagoabai als auch den Engländern im Kaplande zu wahren. Nachdem der Volksraad die Regierung ermächtigt hat, sofort zum Bau einer Verlängerung der Linie von der Delagoabai nach Pretoria bis zum Vaalflusse zu schreiten, hat die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft die erbetene Konzession auch für die Fortsetzung erhalten. Die Gesellschaft ist nunmehr verpflichtet zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von der Portugiesischen Grenze über Pretoria und Johannesburg nach dem Vaalflusse mit Abzweigung nach Barberton, welche insgesammt etwa 600 km umfassen wird. Anstatt des bisherigen Vorzugsrechtes auf das gesammte Eisenbahnnetz der Republik erhält die Gesellschaft das ausschliessliche Bau- und Betriebsrecht für alle Anschlussbahnen nach den angrenzenden Ländern sowie für diejenigen Bahnen, welche als Wettbewerbslinien für ihre eigenen Strecken betrachtet werden können, während die Regierung bezüglich der Konzessionsbewilligung für andere Linien im Innern freie Hand behält. Die Republik gewährleistet direkt 6 % Zinsen für das erforderliche Anlagekapital, sowie die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen; die Baukosten sind auf 72 000 fl. für das Kilometer veranschlagt. Das ganze Netz muss bei Vermeidung einer empfindlichen Geldstrafe im Jahre 1894 vollendet sein; bei dem dringenden Bedürfniss des Landes nach Eisenbahnen ist diese kurze Baufrist einigermaassen gerechtfertigt, zudem ist die Delagoa-Eisenbahn am 28. April d. J. bis zur Grenze eröffnet worden, während die Abzweigung der Westbahn

des Kaplandes von Kimberley bis zur Hauptstadt des Oranjefreistaates Bloemfontain bis Ende d. J. vollendet sein und dann die Fortsetzung derselben von Bloemfontain bis zum Vaalflusse, der Grenze der Südafrikanischen Republik, unmittelbar in Angriff genommen werden soll.

Portugiesisch-Westafrika.

Der im Juni der Kammer vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Mossamedesbahn, ist mit einigen Abänderungen genehmigt und bereits als Gesetz veröffentlicht worden. Die mit 1 m Spurweite zu bauende Bahn geht von der Hafenstadt Mossamedes aus und endigt auf der Hochebene von Chella; von der etwa 175 km betragenden Gesammtlänge liegen 150 km in der Küstenebene und werden als Adhäsionsbahn gebaut, während für die verbleibenden 25 km vom Fusse bis zur Hochebene von Chella voraussichtlich Zahnradbetrieb angewendet werden wird. Nach dem Gesetzentwurf gewährleistete die Regierung 6% Zinsen für ein kilometrisches Anlagekapital von durchgehend 29 570 Milreis (etwa 133 065 *M.*), wobei die Zinsbürgschaft erst nach Vollendung der ersten 70 km in Kraft treten sollte. Auf Grund der vorgenommenen Abänderungen bezieht sich dagegen die staatliche Zinsbürgschaft auf ein Anlagekapital von 17 000 Milreis (etwa 76 500 *M.*) für jedes der in der Ebene gelegenen 150 km, während sie sich für die Zahnradbahn auf die nachzuweisenden, thatsächlich verwendeten Anlagekosten beziehen soll. Bezüglich der Zinsbürgschaft ist die ganze Linie in Theilstrecken von 50 km eingetheilt derart, dass die Verpflichtung der Regierung zur Zahlung von Zinszuschüssen erst nach Eröffnung jeder Theilstrecke beginnt; überhaupt darf der Zinszuschuss in keinem Falle 153 000 Milreis (688 500 *M.*) übersteigen, dagegen verpflichtet sich der Staat während der ersten 5 Betriebsjahre nach Eröffnung der ersten Theilstrecke zur Tragung der nachzuweisenden etwaigen Betriebsfehlbeträge bis zur Höhe von 1 200 Milreis (5 400 *M.*) für das Kilometer. Ferner wird die Unternehmung dadurch unterstützt, dass derselben der gesammte zum Bau des Schienenweges sowie der zugehörigen Baulichkeiten erforderliche Grund und Boden, soweit er dem Staate gehört, unentgeltlich überlassen, der Unternehmung auch das Recht eingeräumt wird, während der Konzessionsdauer das zum Bau und Betriebe erforderliche Holz in den Staatsforsten fällen zu lassen. Als Baufrist sind vom Baubeginn an 3 Jahre zugestanden worden. Ausdrücklich wird schliesslich verlangt, dass der Konzessionsbewerber sowie die bei der Unternehmung anzustellenden Direktoren und anderen Beamten Portugiesische Staatsbürger sein müssen, wie auch die an die Stelle des Konzessionsinhabers tretende Gesellschaft den Portugiesischen Gesetzen unterstehen und entweder in Lissabon oder in Porto ihren Sitz haben soll.

Ferner hat die Portugiesische Regierung einem Amerikanischen Syndikat die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von der Mündung des Cunene an der Portugiesisch-Afrikanischen Westküste nach dem Innern ertheilt. Die Bahn wird längs der nördlichen Grenze des Damaralandes laufen und ist bestimmt, die neuen Märkte des Ngamilandes und der nördlich von denselben liegenden Gebiete zu erschliessen. Die Häuptlinge in dem südlichen Theil dieses fast ganz unbekannten Gebietes sind dem Häuptling von Ngamiland, Moremi, tributpflichtig. Der Englische Rathgeber Moremi's, Strombom, hat das Land erforscht und sagt, dass es namentlich reich an Vieh ist. Auch das Bauholz wird einen wichtigen Handelsartikel bilden. Schon Livingstone beschrieb den prächtigen Baumwuchs in jenen Gegenden und erwähnte, dass ein am Botleteifluss stehender Baum 67 Fuss im Umfang maass. Livingstone kannte den Fluss als Zonga und sagte, dass seine Ufer denen des Clyde bei Glagow glichen. Das Klima ist vortrefflich.

Urtheile des Reichsgerichts.

Voraussetzung einer Erhöhung der Rente nach § 7 des Haftpflichtgesetzes. Anwendung dieser Vorschrift, wenn die Rente durch Vergleich festgesetzt ist. Mittelst der Klage ist eine Erhöhung derjenigen jährlichen Rente um 125 *M.* verlangt, welche die Beklagte durch den am 22. November 1886 geschlossenen gerichtlichen Vergleich, unter Anerkennung ihrer Schadensersatzpflicht auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes für den früher dem klägerischen Kinde zugestossenen Unfall, dem Kinde bis auf weiteres zu zahlen sich verpflichtet hat. Die Begründung der Klagabweisung im angefochtenen Urtheile erschien insofern grundsätzlich noch als zu günstig für den Kläger, als angenommen ist, eine wegen eines Anspruches aus dem Reichs-Haftpflichtgesetze vergleichsweise bewilligte Rente unterliege schon an sich der nachträglichen Erhöhung oder Herabsetzung nach Maassgabe des § 7 Abs. 2 jenes Gesetzes, gerade wie eine durch rechtskräftiges Urtheil zugesprochene. In Wirklichkeit ist nicht einmal für diese Annahme ein ausreichender Grund ersichtlich; vergleiche Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Bd. 23 S. 41 ff. Der einzige Rechtsgrund, überhaupt möglicher Weise eine Aenderung des einmal festgesetzten Rentenbetrages verlangen zu können, ist für den vorliegenden Fall in der besondern im Vergleiche selbst enthaltenen Klausel zu finden, wonach den Parteien alle Rechte auf Erhöhung oder Minderung der Rente nach § 7 des Haftpflichtgesetzes vorbehalten sind. Nun ist aber in den vorigen Urtheilen völlig zutreffender Weise ausgeführt, dass die Bestimmung des Absatzes 2 dieses § 7 sich nur auf solche wesentlichen Veränderungen der Verhältnisse beziehe, welche zu der Zeit, als die Festsetzung der Rente vorgenommen wurde, sich noch nicht, als im regelmässigen Laufe der Dinge gelegen, vorhersehen liessen (vergleiche Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Bd. 7 S. 51 ff., Bd. 16 S. 83 ff., Bd. 22 S. 92), und dass im gegenwärtigen Falle von einer s o l c h e n Veränderung gar nicht die Rede sein könne.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Januar 1890 in Sachen F. w. Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg.)

Bücherschau.

Das Zufuhrgebiet Rigas für Getreide, Mehl und Grütze. II. Fortsetzung. Die Jahre 1885—1887. Nebst Darstellung des gesammten Getreide- und Mehlverkehrs Russlands. Bearbeitet von O s k a r M e r t e n s, Kanzleidirektor der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft. Riga, Kommissionsverlag von E. Bruhns, 1890.

Das vorbezeichnete, 122 Seiten umfassende Heft zerfällt in drei Hauptabschnitte, von welchen der erste die Zufuhrwege und speziell die Verbindung Rigas mit dem Innern Russlands, der zweite die gesammte Bewegung an Getreide und Mehl in Russland und der dritte die Bewegung an Getreide, Mehl und Grütze innerhalb des Rigaer Zufuhrgebiets, vermittelt durch Eisenbahnen und Wasserwege, behandelt.

Der Inhalt des Werkes hat insofern eine wesentliche Erweiterung erfahren, als in dieses dritte Heft ein Kapitel Aufnahme gefunden hat, welches sich mit den gesammten in Russland bewegten Getreide- und Mehlmengen beschäftigt. Diese Erweiterung des Stoffes hat stattgefunden, um den Ansprüchen weiterer Leserkreise zu genügen, denen die Produktionsverhältnisse Russlands nicht geläufig sind. Im übrigen sind Zweck und Ziel des dritten Heftes dieselben, wie die seiner Vorgänger: die thatsächlichen Verhältnisse im Zufuhrgebiete Rigas und deren Entwickelung den betheiligten Kreisen vorzuführen.

Dem vorliegenden Hefte ist eine kleine Eisenbahnkarte von Russland beigegeben. H—g.

Verschiedenes.

Auf der Newyorker Centralbahn gelangen Flammensignale zur Verwendung, um Zusammenstösse aufeinander folgender Personenzüge zu verhüten. Ausser den gewöhnlichen Knallsignalen und Signalfahnen sollen die Züge nach einer bezüglichen Vorschrift noch eine zinnerne Büchse mit verschiedenfarbigen Zündern führen, welch letztere, wenn etwa ein Zug auf der Strecke liegen bleibt oder Verspätung erleidet, von der Hinterplattform des letzten Wagens brennend auf den Bahnkörper geworfen werden, um den Führer des folgenden Zuges rechtzeitig von dem Vorfall in Kenntniss zu setzen. Die Zünder, welche sich laut „Engineering News" auch bei starkem Sturme gut bewähren sollen, brennen 8, 10 und 12 Minuten und zeigen durch verschiedene Färbung ihres Lichtes die Art des Vorkommnisses genauer an.

Erzeugung von Elektrizität durch Ebbe und Fluth.

Ein Französischer Ingenieur, Namens Decoeur, hat ein Projekt ausgearbeitet, wonach er Paris mit elektrischer Kraft versehen will, welche er mit sehr geringen Kosten durch die Fluthbewegung des Meeres an der Küste erzeugt und nach der Hauptstadt leitet. Nach dem „Südd. Bank- u. Handels-Bl." beabsichtigt derselbe in der Nähe von Havre zwei mächtige mit einander zusammenhängende Bassins zu bauen, in deren eines das Meer bei der Fluth über einen Damm hinweg hineinstürzt, während es bei eintretender Ebbe aus dem anderen ausfliesst. An den Ein- und Ausflussstellen befindet sich eine Anzahl kolossaler Turbinen, welche das Wasser aufsaugen und seine Kraft übertragen. Die hierdurch erzeugte mechanische Kraft berechnet Decoeur bei einer Fluthhöhe von $5^1/_2$ m, wie sie bei Havre durchschnittlich besteht, auf 6 Pferdekräfte für 1 ha Bassinfläche. Er will darnach eine Fläche von 7 000 ha zwischen Havre und Tancarville durch einen Damm von 25 km vom Meere bezw. Seinefluss abtrennen und auf diese Weise 42 000 pferdemechanische Kraft erzeugen, welche er in elektrische Kraft umwandelt und nach Paris leitet. Das Projekt Decoeur's hat bereits viele Gönner erworben und obgleich der von ihm ausgerechnete jährliche Reingewinn von 8 500 000 Frcs. viel zu hoch erscheint, so sind doch Anzeichen vorhanden, dass die Anlage früher oder später ausgeführt werden wird.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einrichtung von Güternebenstellen.

Am 1. September d. Js. werden im Bezirke der unterzeichneten Verwaltung folgende Güternebenstellen eröffnet:
1. in Schurgast bei Station Löwen,
2. „ Proskau bei Station Oppeln,
3. „ Friedland bei Station Lammsdorf,
4. „ Festenberg bei Station Grossgraben,
5. „ Landsberg O/S. bei Station Kreuzburg O/S.

Bei diesen seitwärts der Eisenbahn gelegenen Güternebenstellen erfolgt die Annahme und Auslieferung der Stück- und Eilgüter bezw. die Beförderung der letzteren von und nach der zugehörigen Tarifstation nach Maassgabe
a) des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands,
b) der allgemeinen Tarifvorschriften,
c) der nachstehend näher angegebenen Bestimmungen.

Die Annahme und Ausgabe der Fracht- und Eilstückgüter erfolgt werktäglich in der Zeit von 8—12 Uhr Vormittags und 2—7 Uhr Nachmittags.

Bezüglich des Abschlusses und Erfüllung des Frachtvertrages haben die Güternebenstellen dieselben Befugnisse wie die anderen Güterabfertigungsstellen.

Soweit nicht besondere Anträge hinsichtlich der Abfuhr bei den zugehörigen Güterabfertigungsstellen gestellt werden, werden die Eil- und Stückgüter den Adressaten bahnamtlich in die Behausung gebracht. Für die An- und Abfuhr der Güter aus dem Ortsbereich der Güternebenstellen und umgekehrt werden vertragsmässig vereinbarte Rollgebühren erhoben, deren Höhe aus den auf den Stationen zum Aushang gebrachten Bekanntmachungen ersichtlich ist.

Ausgeschlossen von der Annahme sind:
1. Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 500 kg (für die Güternebenstelle in Festenberg ist ausnahmsweise die Annahme bezw. Beförderung von Stückgütern im Einzelgewicht bis 1 000 kg zugelassen);
2. solche Eil- und Fracht-Stückgüter, welche sich zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen wegen ihrer Form oder sonstigen Beschaffenheit nicht eignen;
3. die in Gemässheit des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter;
4. lebende Thiere, ausgenommen einzelne Sendungen von kleinem Vieh in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken und dergl., soweit dasselbe als Eilgut nach den Bestimmungen des Gütertarifs aufgegeben werden kann.

Dem Verwalter der Güternebenstelle zu Landsberg O/S. ist auch die Vorführung bezw. Behandlung der unter Zoll- bezw. steueramtlichen Kontrole stehenden Eil- und Stückgüter, welche dem Königlichen Hauptzollamt in Landsberg O/S. und dem Nebenzollamt I. Klasse in Zawisna vorzuführen sind, gegen Erhebung vertragsmässig festgesetzter Gebühren übertragen worden. Als Lieferfristen im Verkehre mit den Güternebenstellen gelten die nach den reglementarischen Bestimmungen sich für die zugehörigen Eisenbahnstationen ergebenden Zeiten unter Zurechnung folgender seitens der Aufsichtsbehörde genehmigten Zuschläge:
a) Schurgast, b) Proskau, c) Friedland, d) Landsberg: 2 Tage,
e) Festenberg 3 Tage.

Beschwerden über Unregelmässigkeiten der Güternebenstellen in der Güterabfertigung bezw. der bahnamtlichen An- und Abfuhr der Güter sind bei den zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern anzubringen.

Jede weitere Auskunft in betreff der Einrichtung der Güternebenstellen und über das bei Inanspruchnahme derselben zu beobachtende Verfahren wird von den Verwaltern der Güternebenstellen sowie von den zugehörigen Güterabfertigungsstellen ertheilt.

Breslau, den 23. August 1890. (1868)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der laut Bekanntmachung vom 11. d. Mts. gestörte Verkehr auf der Bahnlinie Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt ist heute in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 21. August 1890. (1869)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Mit Rücksicht auf den Stand der Oesterreichischen Währung gelangt mit Wirksamkeit ab 1. September l. J. für die Hefte 1, 3, 4 und 5 zu Theil III, sowie Heft 1 zu Theil IV des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifs** die Zuschlagstabelle D, ferner für Heft 2 zu Theil III des genannten Tarifs die um 2 ₰ für 100 kg erhöhte Zuschlagstabelle C zur Anwendung.

München, den 19. August 1890. (1870)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Theil III, Tarifheft 1 vom 1. Oktober 1889. Ab 1. September l. J. bis auf weitere Verlautbarung gelangen die mit c bezeichneten Frachtsätze zur Anwendung.

München, den 19. August 1890. (1871)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. ist zum Gütertarife für den Verkehr Basel Badischer Bahnhof-Ostschweiz der VI. Nachtrag und zum Gütertarife für den Verkehr Waldshut-Ostschweiz der VII. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge enthalten u. a. neue Frachtsätze für Holz und Dachschiefer, sowie für Lebensmittel in beschleunigter Fracht zwischen Basel Badischer Bahnhof und Romanshorn transit, ferner ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 7 (Getreide etc.).

Soweit durch diese Aenderungen Frachterhöhungen eintreten, greift die seitherige Tarifirung noch bis einschliesslich 14. November l. J. platz.

Die Nachträge können von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. August 1890. (1872)
Generaldirektion.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Der am 1. September d. J. in Kraft tretende Tarifnachtrag V enthält Bestimmungen über die Beförderung von Getreide und Kleie in loser Schüttung, die Einführung direkter Tarifsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen, sowie einige Frachtänderungen für Lichtenfels und Meiningen.

Der Nachtrag kann von den Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Meiningen, den 23. August 1890. (1873)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Hannover. Am 25. d Mts. wird die dem Direktionsbezirk Hannover zugehörige Neubaustrecke Hannover-Visselhövede eröffnet und in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen werden. Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren. (1874)

Frankfurt a. M., den 23. August 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. September d. J. tritt zum Tarife von dem gleichen Tage für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und neue Entfernungen für die Stationen Dupiewo, Gross-Besten, Schönewalde und Spindlersfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie für die Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt, Meine, Nienburg a. d. S., Rötgesbüttel, Schwanebeck und Vogelsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 22. August 1890. (1875)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. September d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 1. April 1889 ein neuer Gütertarif für den Berlin-Sächsischen Verbandsgüterverkehr in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen ist.

Die mit dem neuen Tarife verbundenen, jedoch nur in einigen Stationsverbindungen vorkommenden geringfügigen Frachterhöhungen treten erst am 15. Oktober 1890 in Wirksamkeit.

Dresden, am 21. August 1890. (1876)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. September cr. tritt zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 18 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu eröffneten Stationen der Strecke Hannover-Visselhövede, sowie anderweite Entfernungen für die Stationen der Strecke Emmingen-Gr. Linteln.

Magdeburg, den 22. August 1890. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 25. August d. Js., dem Tage der Betriebseröffnung der zu dem diesseitigen Direktionsbezirk gehörigen Neubaustrecke Hannover-Visselhövede, werden die an dieser Strecke belegenen Stationen für den unbeschränkten Güterverkehr in

die Staatsbahn-Gütertarife Hannover-Elberfeld, bezw. Hannover-Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Hannover, den 23. August 1890. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. September d. J. der Nachtrag 10 erschienen, enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife. Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren. (1879)

Frankfurt a/M., den 20. August 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehre in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Stationen zu erlangen ist, enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und für Station Soltau des Direktionsbezirkes Hannover.

Dresden, den 21. August 1890 (1880)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. In den Tarifheften A 1 sowie C 1 und E 1 vom 1. August bezw. 1. Juli d. J. sind einige Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Karlsdorf und Würzburg der Badischen Staatsbahn, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn und Ludwigshafen am Rhein der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits berichtigt worden. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 5. Oktober d. J. in Geltung.

Köln, den 24. August 1890. (1881)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Elbeumschlags-Verkehr: Südwestrussland-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz. Südwestrussland-Dresden-Elbkai. Mit Gültigkeit vom 15. September n. St. 1890 wird die in den rubrizirten Verkehren unter „Besondere Begünstigungen" für Rohprodukte Russischer Provenienz eingeräumte Reexpeditionsfrist von 30 Tagen auf 90 Tage ausgedehnt.

Wien, den 22. August 1890. (1882)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. September l. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für Zucker aller Art von Nordbahnstationen nach Galizien vom 15/1. 1890 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Zucker von den in Mähren, Böhmen und Schlesien gelegenen Stationen nach Galizien, ferner Frachtsätze nach resp. von in den Verkehr neueinbezogenen Stationen Rzeszow der Galiz. Carl Ludwigbahn und Grussbach-Schönau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien, den 21. August 1890. (1883)
K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Nachträge zu den Lokaltarifen. Aus Anlass der demnächst erfolgenden Eröffnung der Personen-Haltestelle und Frachten-Ladestelle „Moravican" zwischen Müglitz und Schwarzbach werden nachbezeichnete Nachträge zur Einführung gelangen, u. zwar:

a) Nachtrag XIX zum Personentarife Heft II,
b) Nachtrag VII zum Lokaltarife Theil II — Heft 3,
c) Nachtrag I zum Lokaltarife Theil II — Heft 4 und
d) Nachtrag VI zum Kohlentarife Theil II — Heft 7.

Exemplare liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können bei der Direktion in Wien I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden.

Wien, 22. August 1890. (1884)
Die Direktion.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 10. September l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Ausnahmetarif für den Transport von raffinirtem Petroleum, Benzin aus Erdöl etc. sowie für leer retourgehende Petroleumfässer im Verkehr zwischen Elbeteinitz und Pardubic einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Böhm. Kommerzialbahnen, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn andererseits in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 15. April 1888 aufgehoben.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, den 21. August 1890. (1885)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die unterm 10. August 1890 verlautbarten Tarifänderungen infolge des Standes der Oesterr. Währung treten erst am **10. September 1890** in Wirksamkeit.

Wien, am 21. August 1890. (1886)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit 1. September 1890 treten im bezeichneten Eisenbahnverbande folgende neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten u. s. w. in Kraft:

1. Theil III, Tarifheft Nr. 1, enthaltend den Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der
   K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen (mit Ausnahme der Stationen Basel, Heidelberg, Konstanz, Mannheim, Schaffhausen und Singen) und der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Station Ludwigshafen)
   andererseits.
2. Theil III, Tarifheft Nr. 2, enthaltend den Verkehr zwischen Stationen der ad 1 genannten Oesterreichischen Bahnen einerseits und Stationen der
   Grossh. Badischen Staatseisenbahnen (Mannheim und Heidelberg), der Main-Neckarbahn, der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen (Ludwigshafen a. Rh.), der Hessischen Ludwigsbahn, sowie der Kgl. Eisenbahndirektionen Frankfurt a. M. und Köln (linksrheinisch)
   anderseits.

Mit Rücksicht auf den Wechsel im Kursstande der Oesterreichischen Valuta sind die Theilfrachtsätze der Schnitttafeln B beider Tarifhefte in fünf Tabellen nach fünf verschiedenen Kursständen zum Ausdruck gebracht, von welchen jeweils nur eine Gültigkeit hat. Vom 1. September 1890 ab bis auf weiteres kommen jedoch nicht, wie in den Tarifheften angegeben, die Frachtsätze der Tabelle IV, sondern jene der Tabelle V zur Geltung.

Mit Einführung dieser Tarifhefte werden die in den Heften II und III vom 1. Oktober bezw. 1. Mai 1883 sammt Nachträgen für den Galizisch-Süddeutschen Getreideverkehr enthaltenen bezüglichen Frachtsätze aufgehoben. Insoweit jedoch die seitherigen Frachtsätze nicht durch neue ersetzt sind, bleiben dieselben noch bis 14. Oktober 1890 fortbestehen.

Exemplare der neuen Hefte können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, 7. August 1890. (1887)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich im Namen der betheiligten übrigen Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von je 100 Normal-Schraubenkuppelungen und Zughaken soll vergeben werden.

Angebote sind bis zum 2. September d. J. hier einzureichen, die Bedingungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar zu beziehen.

Giessen, den 15. August 1890. (1888)
Gr. Direktion.

Verding von inländischen Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes. Die bis Ende Juni 1891 erforderlichen
690 t Förderbraunkohlen,
3390 „ Stückbraunkohlen und
880 „ Braunkohlenbriquetts
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 9. September 1890, Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. September 1890.

Magdeburg, den 22. August 1890. (1889)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. VI.)

Nr. 16. Jahrgang 1890. Berlin, am 27. August 1890.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 20. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Kiste	Packstroh und ein Ring Bleirohr	11	1	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
2	A G (eingestickt)	9	1	Kopfkissen	Bettfedern —	1,5	2	Rochlitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
3	B & Cie.	20	1	—	Gussplatte —	2,5	3	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
4	B F	51/53	3	Ballen	Schuhleisten —	115	4	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
5	B H	—	1	—	eis. Rost —	7	5	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
6	B K	1364	1	Kiste	leer —	34	6	"	"	
7	C F	155737/39	3	Fässer	Gerbextrakt —	915	7	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
8	C M	—	1	Korb	Blechkanne —	4	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
9	C N	51615	1	Kiste	Packstroh —	14	9	Frankfurt a/M. Ostbhf.	"	
10	D G	2572	1	Fass	leer —	6	10	Mainz	"	bez. Berlin-Mainz.
11	E	13	1	Pack	eis. Buchsen —	17	11	Glogau	K. E.-D. Breslau	
12	E K	2902	1	Korb	Eisenwaaren —	17	12	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
13	E K	2949/51	3	Körbe	Eisenwaaren —	159	13	"		
14	F P	4 / 7	2	—	Bretter —	30	14	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	beschr. Lippstadt.
15	Gbr. T	28331	1	Kiste	leer —	15	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz-Dresden.
16	G V V	1099	1	"	Kurzwaaren —	51	16	Groningen	Niederländ. Stsb.	
17	H C	—	2	—	Holzgitter —	—	17	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
18	H O S	4931	1	Petrol.-Fass	leer —	—	18	Wolfsgefärth	Sächsische Stsb.	
19	J O	—	1	Pack	Körbe und 1 Maassblech	9	19	Monsheim	Hessische Ludwigsb.	
20	J S	10	1	—	Hühnersteige —	12	20	Frankfurt a/M. Ostbhf.	"	
21	J W	4	2 / 4	Pack / lose	Körbe —	30	21	Mainz	"	
22	K M	21066	2	Stück	Rundeisen —	7	22	"	"	
23	L	1	1	Kiste	Feilen —	151	23	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
24	L St	134	1	Fass	leer —	14	24	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
25	M	19	1	Sack	leere Säcke —	15	25	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
26	M J / J J	— / —	1 / 1	Korb / "	leer — / leer —	3	26	Leipzig I Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
27	O oder A	1 ÷	9	Stück	hölzerne Stumpen —	11	27	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
28	O S N	25	1	Pack	Holzwaaren —	4	28	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
29	P	24	1	Packet	Eisen —	5,3	29	Hasselt	Grand Central Belge	
30	R B	12867	1	Fass	Margarine —	118	30	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
31	Sch W	—	1	Kanne	Milch —	12	31	Monsheim	Hessische Ludwigsb.	
32	S S	1758	1	Kiste	leer —	25	32	Frankfurt a/M. H. L. B.	"	beschr. Furtwangen.
33	S S	6086	1	"	Strohhülsen —	16	33	Berlin	K. E.-D. Magdeburg	
34	V G B G	4211	1	Bierfass	leer —	16	34	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
35	V L F	150	1	Pack	Garn —	113	35	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	
36	W P M	823	1	Kiste	leer —	20	36	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
37	W u. L	3478	1	Ballen	? —	19	37	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr. Mirow.
38	Z	194	1	"	Filzplatten —	26	38	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
39	Boykes	—	1	Schachtel	? —	1	39	Hasselt	Grand Central Belge	
40	Carré	—	1	Koffer	? —	43	40	Heyst op den Berg	"	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	Eisen- & Metallwaaren-Handlung Leipzig	8	1	—	Decke —	—	41	Babenhausen	Hessische Ludwigsb.	
42	Erfurt (Tieffurterstrasse 19)	I	1	Holzkoffer	leer (eichenfarbig gestrichen)	10	42	Dessau	K. E.-D. Erfurt	bez. Weimar / Dessau b. Bodenrevision am 30/7.
43	Ernst Frank	—	1	Kiste	ein Kistchen —	3	43	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
44	Evrard	5	1	—	Decke —	—	44	Gerpinnes	Grand Central Belge	
45	F. Ibbenbüren	4176	1	Korb	Eisenwaaren —	25	45	Groningen	Niederländ. Stsb.	
46	Germania	500	1	Fass	leer —	—	46	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
47	H. Gruson	—	1	—	eis. Rad —	50	47	Spandau	"	
48	Kiel-Altona	—	1	Handkoffer	? —	12	48	Altona	K. E.-D. Altona	
49	Laevens	—	1	Schachtel	? —	0,5	49	Heyst op den Berg	Grand Central Belge	
50	Mierlo Sucheville	767/769	3	Ballen	Eisenwaaren —	6	50	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
51	S. R. Hamburg	4	1	Reisekorb	— —	27	51	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
52	—	10	1	Schlosskorb	leer —	7	52	Itzehoe	K. E.-D. Altona	Bezettelung: Schulterblatt-Itzehoe.
53	—	Blechmarke mit Nr. 35	4	Stück	Winkeleisen mit Draht umbunden	—	53	Porta	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
54	weisser Flecken	—	2	—	alte eis. Radreifen —	56	54	Walcourt	Grand Central Belge	
55	O weiss	—	1	Bund	Hufeisen —	14	55	Riesa	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
56	C	451	1	Kiste	unbekannt —	72	56	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
57	R	100	1	Fass	leer —	?	57	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	beschr. Mühlheim.
58	Menne & Kaapohl RB	8263	1	Serone	Tabak —	87,5	58	Minden	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
59	PWG	2830	1	Kiste	leer —	17	59	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Stuttgart-Mainz.
60	H Decli Maalschy. H	—	1	Ballen	Tabak —	79	60	Mannheim	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
61	—	—	2 3 2	— — —	Bretter 1,09 m lang Leisten 90 cm lang Bretter 1,20 m lang	—	61	Stockstadt a/M.	Hessische Ludwigsb.	auf der Strecke gefunden.
62	—	—	4		Bretter à 4 m lang —	—	62	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
63	—	—	1	Fass	Butter —	15	63	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
64	—	—	1	—	Decke 6,5 m lg., 3,5 breit	—	64	Schwarzenberg	Sächsische Stsb.	
65	—	—	1 1 1	Stück — —	Eisen 1,96 m lg., 11/1 cm stark mit 5 Stück 10 cm langen Schrauben hölzerner Fensterflügel 75 cm lang u. 32 cm breit, gelb lackirt mit 2 Haspen u. Schubriegel Schuh aus weissem Segeltuch mit Gummisohle	—	65	Eschede	K. E.-D. Hannover	auf dem Bahnhofe gefunden, anscheinend zu einem Künstlerwagen gehörend.
66	—	—	2	—	Eisenplatten 52 cm lg., 8 cm breit	—	66	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
67	—	—	1	Holzkoffer	Trauerkleider und Wäsche	38	67	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
68	—	—	1	Glasballon	leer —	5	68	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
69	—	—	1	Korb	Gummiwaaren —	18	69	Breda	Niederländ. Stsb.	bekl.: Breda.
70	—	—	1	—	Handfeger —	0,5	70	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
71	—	—	1	—	Holzdach mit Zinkbeschlag zu einer Hundehütte	19	71	Elze	K. E.-D. Hannover	mit Blei beschrieben: „G. Husse".
72	—	—	2 2 16 1	— — — —	Holzpfähle Bretter Lattengestelle Privatdecke	—	72	Düren	Linksrh. Köln.	
73	—	—	1	—	schwarzer Holzschuh	0,5	73	Worms	Hessische Ludwigsb.	
74	—	—	1	Kollo	Käse —	1	74	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
75	—	—	1	runder Schlosskorb	Kleider und Wäsche	23	75	Hamburg K.	K. E.-D. Altona	gestickt: J. D.
76	—	—	1	Pack	Klopfer aus Rohr —	2	76	Neisse	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1	grauer Koffer	— —	—	77	Löwenhagen	K. E.-D. Bromberg	Gepäcksch.: Königsberg-Löwenhagen Nr. 142.
78	—	—	2	Körbe	eis. Konsole —	33,5	78	Lage	K. E.-D. Hannover	Holztäfelch. mit der Aufschrift: „Lage". Schuppenrev.
79	—	—	1	Korb	mit Vorhängeschloss, leer	6	79	Camberg	Hessische Ludwigsb.	
80	—	—	1	„	Blechkanne —	3	80	Mainz	„	
81	—	—	1	Sack	Lumpen —	120	81	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
82	—	—	1	Oelfässchen	leer —	8	82	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
83	—	—	1	—	eis. Platte, roth gestrichen, 3,27 m lg., 1,26 m breit, 5 mm dick	238	83	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	3/8. auf der Strecke gef. 3,25 ½ + 33 cm
84	—	—	1	Block	Roheisen —	37,5	84	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
85	—	—	1	—	Rollvorhang —	—	85	Eberbach	Hessische Ludwigsb.	
86	—	—	3	Rollen	Rohr —	27	86	Czerk	K. E.-D. Bromberg	
87	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	3	87	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
88	—	—	1	Stück	Rundholz, 2 m lang, 0,18 m stark	—	88	Arnsdorf i. S.	Sächsische Stsb.	
89	—	—	1	—	grosser eis. Sackwagen	—	89	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	Wagen bez.: Ludwigslust-Wismar.
90	—	—	1	Pack	leere Säcke —	12	90	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
91	—	—	1	Sack	geräuch. Schinken —	13,5	91	Albersdorf	K. E.-D. Altona	
92	—	—	11	—	eis. Schraubenmuttern, 6 eckig	2	92	Gera	K. E.-D. Erfurt	
93	—	—	1	Ballen	Seegras —	122	93	Vorwohle	K. E.-D. Magdeburg	
94	—	—	1	„	Seilerwaaren —	9	94	Posen	K. E.-D. Breslau	
95	—	—	1	—	Stein —	150	95	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
96	—	—	1	Pack	Stricke und Halftern	8	96	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	„	Stuhlrohr —	0,5	97	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1 2	— —	Stuhlsitz gebogene Stuhllehnen	1	98	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
99	—	—	2	—	Theerdecken —	97	99	Kiel	K. E.-D. Altona	
100	—	—	1	Kollo	blaues Tuch (Flanell)	1	100	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
101	—	—	1	Leinwandkoffer	Tuchmuster —	16	101	Danzig H. Th.	„	Gepäcksch.: Danzig-Zoppot Nr. 4.
102	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	102	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
103	—	—	1	kleiner schwarz. Handkoffer	Wäsche —	3	103	Dresden-Altst. Gep.-Exp.	Sächsische Stsb.	
104	—	—	1/2	—	Wagenbuchse —	10,5	104	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B S	38	1	Buschen	Stahl —	49,5	1	Josefstadt	Südnordd. Verb.	seit 24/7.
2	C St	6016/18	4	Kisten	leer —	100	2	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 14/7.
3	F P	5698/9	2	Ballen	Weissblech —	111	3	M.-Budwitz	„	„ 24/7.
4	F Z	144311	1	Kiste	leere Flaschen —	34	4	Prag	„	„ 24/7.
5	H F S	14867	1	Weinfass	leer —	12,5	5	Wien	„	„ 14/7.
6	H S	10337	1	Fass	unbekannt —	505	6	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 23/7.
7	H W	2294	1	Ballen	unbekannt —	54,5	7	B.-Skalitz	„	„ 17/7.
8	J S	—	9	Säcke	Futterstoffe —	112	8	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 25/7.

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
9	J T	437	1	Kiste	unbekannt —	22	9	Tetschen	Oesterr. Nordwestb.	seit 28/7.
10	L	—	1	Bund	Reifeisen —	54	10	Guntersdorf	„	„ 16/7.
11	M K	1767	1	Kiste	unbekannt —	147	11	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 27/7.
12	S B	3234	6	Pack	à 2 Stück Calmuk —	75	12	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 29/7.
13	S S	3243	6	„	à 1 Stück Calmuk —	105,5	13	„	„	„ 29/7.
14	J H Bries Olmütz	—	1	Sack	leere Säcke —	18	14	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 11/7.
15	Milch-genossen-schaft Stenning	—	3	Kannen	leer —	18,5	15	M. Budwitz	Oesterr. Nordwestb.	„ 28/7.
16	—	1242	48	Brote	Zucker —	504	16	Korneuburg	„	„ 2/7.
17	—	4049	1	Wagen	Ziegel —	—	17	Trautenau	„	„ 19/7.
18	—	—	1	Stück	Cotton —	8	18	Wien	„	„ 26/7.
19	—	—	1	„	Cotton —	8	19	„	„	„ 26/7.
20	—	—	1	Sack	Grünzeug —	55	20	Starkotsch	Südnordd. Verb.	„ 15/7.
21	—	—	1	„	Kleie —	41	21	Pribislau-Schlappenz	Oesterr. Nordwestb.	„ 16/7.
22	—	—	1	„	Korn —	75	22	Königinhof	Südnordd. Verb.	„ 24/7.
23	—	—	2	Pack	Nägel —	34	23	Königgrätz	„	„ 16/7.
24	—	—	2	—	leere Obstkörbe —	5	24	Tannwald	„	„ 17/7.
25	—	—	4	—	Ofenthüren —	15	25	Wien	Oesterr. Nordwestb.	„ 14/7.
26	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	26	Swarow	Südnordd. Verb.	„ 28/7.
27	—	—	1	Sack	unbekannt —	44	27	Okrisko	Oesterr. Nordwestb.	„ 15/7.
28	—	—	1	—	Schwungrad —	23	28	Deutschbrod	„	„ 30/7.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf abgängiger Werkstattsmaterialien. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Hauptwerkstatt O.-S. und Hauptwerkstatt Oderthor), Oppeln, Kattowitz, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Donnerstag, den 18. September d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 20. August 1890. (1890)
Materialienbüreau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 68. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 30. August 1890.

Inhalt:

Vorbereitende Maassnahmen für eine grundsätzliche Neugestaltung des Verkehrswesens.

Beabsichtigt der Staat eine neue Münz-, Maass- oder Gewichtsordnung einzuführen, so überrascht er die Bevölkerung nicht mit der Einführungsverordnung, sondern beginnt Monate vorher das Verständniss für das Kommende anzubahnen und soweit zu fördern, dass im gegebenen Augenblicke jedermann weiss, um was es sich handelt.

Der Mittel gibt es viele, kleinere, billige Druckschriften, die Tagesblätter, Vorträge; für den Anschauungsunterricht Zeichnungen, vergleichende Darstellungen; vor allem den Unterricht in der Schule, aus der halbjährlich viele Tausende wohlunterrichteter junger Leute beiderlei Geschlechtes ins Haus, Geschäft und Leben übertreten, welche schon vorher das Gelernte in die Familie übertragen, und anregend durch Mittheilung und Frage auf die Umgebung einwirken.

Ebenso denke ich mir die Vorbereitung für eine neue Verkehrsordnung. Der Gedanke ist allerdings nicht neu, das Folgende eine Wiederholung früherer Darstellungen; ich hoffe indess, dass man keinen Vorwurf hieraus herleiten wird, denn die Verwirklichung des Gedankens steht noch aus, und ist eine nothwendige Vorstufe zur Erreichung des Endzweckes: die Unmittelbarkeit der Beziehungen zwischen Eisenbahn und Bevölkerung, die bewusste Mitarbeit der letzteren zur Lösung der grossen Aufgabe der Eisenbahnen zum Nutzen für beide Theile, anzubahnen.

Jeder Versuch einer anderen Lösung wird der Grösse der Aufgabe gegenüber unzureichend befunden werden.

Die Bevölkerung steht noch heute der ihre eigensten Angelegenheiten betreffenden Verkehrsfrage, dem Verständniss für die riesige Bewegung, welche sich auf den Eisenbahnen vollzieht, ungenügend vorbereitet gegenüber; derselben fehlt ein nothwendiger Theil ihrer Erziehung, derjenige welcher zur allgemeinen unmittelbaren, nutzbringenden Anwendung der Eisenbahneinrichtungen anleitet; eine Vorstellung von der Bedeutung der Eisenbahn-Verkehrsleistungen, dem hierfür nothwendigen Aufwande von Arbeitskräften aller Art, endlich von dem Maassstab zur Feststellung der Gegenleistung und somit fehlt auch das Urtheil, auf welches die richtige Werthschätzung des Gebotenen beruht, ohne welches die Erkenntniss unentwickelt bleibt, dass es sich um gemeinsame Arbeit handelt.

Um dies zu erreichen, bedarf es zunächst einer Anleitung zur Gewinnung eines klaren Bildes über die Wahl des zur Ausführung der Reise oder der Ueberführung von Waaren zweckdienlichen Beförderungsweges und von dessen Länge, also einer Eisenbahnlinien-Kunde; es bedarf ferner eines einfachen Berechnungsverfahrens, so durchsichtig, dass Zweifel über dessen Anwendung ausgeschlossen sind.

Als Lehrmittel für den Unterricht in der Eisenbahnlinien-Kunde dient die Linienkarte, welche in geraden Linien

die einzelnen Stationen miteinander verbindet und in klar eingedruckten Zahlen die Entfernung in Kilometern angibt, also der bildliche Kilometerzeiger.

In keiner Klasse der Dorf-, Elementar- und höheren Schulen, in denen vorgeschrittenere Kinder unterrichtet werden, würde diese Karte fehlen dürfen: für die Anfänger eine solche von der Provinz, in den höheren Klassen eine Karte des Staates, Deutschlands, Europas. Die Karte Deutschlands könnte in 6 bis 8 Blättern herausgegeben werden, die von jedem für wenige Pfennige angeschafft und für das Gebiet zusammengestellt werden könnte, auf welches sich die Ausführung seiner Reise, Bezüge oder Versendungen erstreckt. Es versteht sich von selbst, dass dieser Kilometerzeiger in Kartenform in vergrössertem Maassstabe auf jedem Bahnhofe aushängt zum Nutzen derer, welche zu Hause etwa nicht nachgeschaut. Diese Entfernungskarte würde alsdann nicht, wie ohne Vorbereitung dies natürlich scheint, nur angestaunt, sondern verstanden und gelesen werden, wie ein bekanntes Buch.

Eine halbe Stunde in der Woche würde in der Schule Linienkunde gelehrt und das Aufsuchen der zu befahrenden Linien geübt; sind die Karten mit den nicht störend eingezeichneten politischen Grenzen der Staaten versehen, wird hierdurch das Verständniss unter Anlehnung an das in der Länderkunde Erlernte gefördert und der Begriff der Uebergangsstationen entwickelt werden, an welchen wieder später, im Leben, das Verständniss für die Abweichungen in der Behandlung der Berechnungen nach den verschiedenen Bahn- und Staatsgebieten einen Anhalt findet.

Eine weitere halbe Stunde würde in fortschreitender Entwickelung die Kenntniss des Pfennigtarifes und seine Anwendung an den die elementarsten Rechnungsformen überhaupt nicht übersteigenden Aufgaben geübt, die ebenso gut wie andere das gewöhnliche Leben betreffende, in den Beispielsammlungen Aufnahme zu finden haben. In den höheren Klassen könnte die Ausfüllung der Fahr- und Frachtscheine im Anschluss an die Rechenaufgaben gezeigt werden.

Für die Schüler und Schülerinnen, welche nach den ersten sechs Monaten die Schulen verlassen, wäre die Unterrichtszeit von je einer halben Stunde vielleicht reichlicher zu bemessen. Die erste Schülerentlassung würde etwa der Zeitpunkt sein, um die Einführung der geplanten Neuordnung eintreten zu lassen, mit welcher seitens der Bevölkerung die Mitarbeit gedacht ist.

Diese wird sich auf die Frage des beschleunigten Versandes und Empfanges beziehen, auf die des höchst zu erreichenden Wagenumschlages, um das Anwachsen des Eisenbahnpersonals und Materials auf ein geringstes Maass zu beschränken; und hieraus folgend zur Gewährung an Fracht- und Fahrtermässigungen auf Grund verminderter Ausgaben statt auf Grund von Einnahmeausfällen. In dem Maasse bei der Bevölkerung die Einsicht wächst, dass von ihrer Mitwirkung die Verminderung der Gegenleistungen abhängt, in demselben Maasse werden sich in dem Abfertigungs- und Beförderungswesen Vereinfachungen und Besserungen in Aussicht nehmen lassen, welche umfangreiche Entlastungen des Personals, des ausübenden wie des nachprüfenden bedeuten. Es ist dies beispielsweise neben der versandfertigen Aufgabe der Güter, welche nur Eintragung in das Aufgabebuch bahnseitig an Schreibarbeit voraussetzt, die grundsätzliche Beseitigung gewisser Nachnahmen: der Werthnachnahmen, um dies Hinderniss bei der Ablieferung wegzuschaffen und die kleinen Nachnahmen der Aufgeber, Anfahrer und dergl., welche Bücher füllen und nichts bedeuten als Schreibwerk und Hindernisse der freien Bewegung, namentlich der Abwickelung des Einzelfalles.

Ich kann mich nur auf Andeutungen und Anführung einzelner Beispiele beschränken, um die Bedeutung einer Neugestaltung auf Grund der Mitarbeit der Bevölkerung gegenüber jeder, auch der bestgemeinten Weiterbildung der heutigen, aus einer längst nicht mehr zutreffenden Anschauung hervorgegangenen Verkehrsordnung, zum Zweck des Nachweises der Nothwendigkeit der „vorbereitenden Maassnahmen“, hier anzuführen.

Eigentlich bedürfte es überhaupt wohl keiner Begründung, denn ich bin überzeugt davon, dass jeder Leser von deren Nutzen durchdrungen ist: bedarf es aber einer Anregung zur Weiterbildung des Gedankens, so mag dieselbe hierdurch von neuem gegeben sein. Trommer.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Nachtrag XIII zum Betriebsreglement.

Derselbe enthält die Verordnung des K. K. Handelsministeriums, welcher zufolge entsprechend dem für den Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Nachtrag XII die Streichung des veralteten Ausdruckes Eil- (Zug) im § 35 mit Rücksicht auf die einheitlich eingeführte Bezeichnung „Schnellzug“ und die Bedingungen vorschreibt, unter welchen mit Fett oder Oel getränktes Papier oder aus solchem verfertigte Hülsen auf Eisenbahnen befördert werden dürfen. Die im Nachtrag XII für Deutschland enthaltenen Bestimmungen II und III konnten in Oesterreich nicht zur Anwendung gelangen, weil sich dieselben auf Sprengstoffe beziehen und in Oesterreich nur konzessionirte Sprengmittel zur Beförderung zugelassen sind. Für Ungarn wird ein ähnlicher Nachtrag erlassen.

Funde beim Bahnbau.

Das K. K. Handelsministerium hat, wie in ähnlichen Fällen früher, nun auch bezüglich des Baues der Lokalbahnen Zauchtl-Odrau und Zauchtl-Fulnek der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche Gegenden durchziehen, in denen vorgeschichtliche Gegenstände aufgefunden werden könnten, angeordnet, dass den betreffenden Bauleitungen und sonstigen maassgebenden Organen entsprechende Weisungen behufs Erhaltung und Aufbewahrung der etwa vorkommenden Funde zugehen.

Wagen von schwererem Eigengewichte in den Schnellzügen.

Es werden häufig die Personen- und selbst die Schnellzüge ohne Rücksicht auf das Eigengewicht der Wagen derart zusammengestellt, dass leichte Wagen in den vordern und die schweren Wagen, besonders die direkten Wagen, in den rückwärtigen Theil der Züge eingestellt werden. Diese Art der Zusammenstellung bei langen Zügen mit durchgehenden Bremsen ist aber deshalb nicht zweckmässig, weil bei diesem Bremssysteme die Bremswirkung von der Maschine aus fortschreitend gegen das Ende des Zuges zum Ausdrucke gelangt, daher in dem ersten Augenblicke nach Ingangsetzung der Bremse durch den Lokomotivführer die rückwärtigen, noch nicht gebremsten Wagen einen nicht geringen Nachschub auf die vorderen, bereits gebremsten Wagen auszuüben vermögen. Das darin liegende Gefahrsmoment erhöht sich selbstverständlich, je schneller und mit je mehr Achsen bezw. Gesammtgewicht der betreffende Zug fährt und je rascher das Anhalten des Zuges erfolgen soll, wobei auch die Verwendung von 2 Zuglokomotiven als eine Steigerung der Gefahr anzusehen ist. — Infolge dieser Wahrnehmungen wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion aufgefordert, entsprechende Verfügungen zu treffen, damit die vorerwähnte Einstellung von Personenwagen mit bedeutend von einander verschiedenen Eigengewichten in schnellfahrende Züge thunlichst vermieden werde.

Verlängerung bezw. Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat die den Civilingenieuren Gustav v. Cleef und Richard Burchard in Berlin bereits ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine gegebenenfalls als Lokalbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Imst der Oesterreichischen Staatsbahnen durch das Gurglthal über Nassereith, Bieberwier, Ehrwald, Bichlbach und Reutte an die Tirolisch-Bayerische Landesgrenze bei Füssen auf weitere 6 Monate verlängert. — Dasselbe hat ferner der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine eventuelle Fortsetzung der Eisenbahnlinie Horan (Porican)-Mochov-Brandeis an der Elbe-Neratowitz und von Neratowitz nach einem Punkte der gesellschaftlichen Linie Prag-Bodenbach nächst Berkowitz sowie dem Steiermärkischen Landesausschusse für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Wieselsdorf der Graz-Köflacher Bahn nach Stainz auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Prüfung der Schneedämme.

Die zur Hintanhaltung von Schneeverwehungen längs einer Bahnlinie aufgestellten Planken wurden kürzlich durch einen Sturmwind herausgerissen und auf das Bahngeleise getragen, wo sie einen eben anfahrenden Zug zur Entgleisung brachten. Infolge dessen hat die K. K. Generalinspektion eine eingehende Untersuchung der Schneeschutzvorkehrungen insbesondere bezüglich ihrer Widerstandskraft gegen Windstösse und Stürme von ungewöhnlicherer Heftigkeit angeordnet. Hierbei sind die Bestimmungen der Brückenverordnung zu beachten, wonach für unbelastete Brücken ein Steindruck von 270 kg für das Quadratmeter und für die durch einen Zug belastete Brücke ein solcher von 170 kg für das Quadratmeter in Rechnung zu nehmen ist.

Kautionsverlust wegen Nichteinhaltung von Konzessionsbedingungen.

Das Handelsministerium hatte s. Z. die Kaution für das Fogerty'sche Wiener Stadtbahnprojekt für verfallen erklärt. Die Kaution bestand aus 1 Million Gulden in Oesterreichischer Rente. Etwa ein halbes Jahr, nachdem der Kautionsverfall zu Gunsten des Fiskus ausgesprochen war, wurde vom Konzessionär Fogerty beim Wiener Handelsgericht eine Klage auf Ausfolgung der Kaution überreicht. Die Staatsverwaltung erhob die Einwendung der Unzuständigkeit der ordentlichen Gerichte mit der Begründung, dass es sich um eine Entscheidung in Verwaltungssachen handelt und nicht um einen civilrechtlichen Anspruch, über welchen die ordentlichen Gerichte zu entscheiden haben. Die erste Instanz gab der Einwendung Folge, welche auch von der zweiten und dritten Instanz bestätigt wurde. Die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof erscheint gleichfalls nicht mehr zulässig, da die 90tägige Frist, binnen welcher eine Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof überreicht werden muss, längst abgelaufen ist. Ob noch eine Berufung an das Reichsgericht zulässig ist, erscheint sehr zweifelhaft.

Ungarisch-Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

Im Auftrage des Ungarischen Handelsministers werden Vorstudien im Interesse der Vermehrung der Anschlüsse zwischen dem Ungarischen und dem Rumänischen Eisenbahnnetze gepflogen. In erster Linie handelt es sich um die Herstellung einer Verbindung zwischen der Linie Kis-Kabus-Nagy-Szeben (Hermannstadt) durch Fortsetzung derselben über Tolmacs und mit Benutzung des Czibinthales und des Rothenthurmpasses zum Anschlusse an die Linie Rimnicu-Valci (Ramnical-Valcea)-Piatra (Flügelbahn der Linie Verciorova-Bukarest der Königlich Rumänischen Eisenbahnen), in zweiter Linie um jene von der Endstation Csik-Szereda der projektirten Linie Szekely-Udvarhely-Csik-Szereda mit Benutzung des Altthales und des Gymespasses zum Anschlusse an die Linie Tirgu-Ocna-Adjud (Flügelbahn der Linie Suczawa-Buzeu der Königlich Rumänischen Eisenbahnen) (für diese beiläufig 60 km lange Trasse wird gegenwärtig seitens der Ungarischen Staatsbahnen das Terrain aufgenommen), schliesslich in dritter Linie Piski-Petroseny mit Benutzung des Zsilthales und des Vulkanpasses zum Anschlusse an die Linie Verciorova-Bukarest. Auch seitens der Rumänischen Regierung wird die Vermehrung der Verbindungen zwischen dem Rumänischen Eisenbahnnetze und jenem Ungarns angestrebt.

Eisenbahnprojekte in Ungarn.

Der Ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zum Baue nachfolgender Eisenbahnen auf die Dauer eines Jahres ertheilt, und zwar:

1. dem Baron Bela Banhidy für eine von der Station Kis-Jenö-Erdöhegy der Linie Ketegyhaza-Uj-St. Anna der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen abzweigende und diese von dort aus in der Station Nagy-Szalonta mit der Linie Nagyvarad (Grosswardein)-Eszek-Villany (Alföld-Fiumaner Bahn) der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn;
2. dem Architekten Johann Bobula und Genossen für eine von der Station Szent-Lörincz (Baranyer Komitat) der Linie Pecs (Fünfkirchen)-Barcs der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese mit der zukünftigen Endstation Nasic der projektirten Lokalbahn Nasic-Belisce-Eszek verbindende normalspurige Lokalbahn;
3. dem Kisvardaer Advokaten Meinhardt Harsanyi und dem Ingenieur Josef Scheiber für eine von der Station Kisvarda der Linie Nyiregyhaza-Csap-Unghvar der Ungarischen Nordostbahn abzweigende und diese in der Station Nagy-Karoly mit deren Linien Nagy-Karoly-Zila und Debreczen-Kiralyhaza verbindende normalspurige Lokalbahn und deren von der zukünftigen Station Gyulahaza abzweigende und bis Vasaros-Nameny führende gleichfalls normalspurige Flügelbahn;
4. dem Bela Tallian und Genossen für eine von der Südbahnlinie Budapest-Pragerhof an einem geeigneten Punkte bei Felsö-Fonyod (nächst der Station Boglar) abzweigende und diese in der Station Kaposvar mit der Linie Budapest-Dombovar-Zakany der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn.

Verantwortlichkeit für einen durch Ueberbürdung der Bediensteten entstandenen Unglücksfall (Straffall).

Ein wegen eines mit der Verunglückung von Personen verbundenen Zusammenstosses angeklagter Lokomotivführer verantwortete sich mit seiner Erschöpfung, infolge des von ihm mehrere aufeinander folgende Nächte hindurch geleisteten Dienstes. Da die Richtigkeit dieser Angabe bestätigt erschien, wurde er von allen 3 Instanzen freigesprochen; die Königlich Ungarische Kurie ordnete zugleich aber die Strafuntersuchung darüber an, welchen seiner Vorgesetzten die Schuld trifft, dass diesem Lokomotivführer nicht die nothwendige Zeit zum Schlafe gegönnt wurde und ob etwa unvorhergesehene ausserordentliche Umstände dies rechtfertigen können.

Die Ergebnisse des Kreuzer-Zonentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übersandte den Blättern mit Rücksicht auf den Kreuzer-Zonentarif die Einnahmenergebnisse für die ersten 7 Monate, bezw. für den Monat Juli d. J. Einschliesslich desselben sind die Mehreinnahmen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres um 1 946 246 fl. gestiegen. Hiervon entfallen auf die Einnahmen aus dem Güterverkehre 1 709 348 fl., aus dem Personen- und Gepäckverkehre 236 898 fl. Die Einnahmen des Monats Juli d. J. haben gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 216 538 fl. mehr betragen. Dieser Mehrbetrag vertheilt sich auf den Güterverkehr mit 190 237 fl. und auf den Personen- und Gepäckverkehr mit 26 301 fl. Aus den Erläuterungen, welche die Generaldirektion der Staatsbahnen den Ziffern beigefügt hat, geht hervor, dass insbesondere im Monat Juli 1889 ausnahmsweise hohe Einnahmeziffern auf den Staatsbahnen zu verzeichnen waren, was auf Konto der Pariser Ausstellung zu setzen war, und dass trotzdem heuer die Gesammt-Mehreinnahmen 23 000 fl. betragen haben. Wenn, wie sich annehmen lässt, die Dichtigkeit des Verkehres auf den Staatsbahnen auch weiterhin sich auf gleicher Höhe halten wird, dann wird der befürchtete Abgang bei den Einnahmen hoffentlich nicht eintreten, und auch die finanzielle Grundlage des neuen Tarifes wird damit gefestigt erscheinen. Alle Erwartungen weit übertreffend ist aber die ausserordentliche Zunahme des Personenverkehres im allgemeinen und das mächtige Anwachsen des Verkehres auf solchen Linien, die früher nur einen sehr geringen Verkehr hatten. Zunächst sind es die Istrianer Staatsbahn, auf welcher der Verkehr um nicht weniger als 122% gewachsen ist, sowie die Eisenbahnen in Galizien und der Bukowina, die eine Steigerung um 106% aufweisen. Auf diesen Strecken hat die Ermässigung der Fahrpreise, namentlich der III. Klasse, für die Personenzüge einen Umschwung in den Verkehrsverhältnissen hervorgerufen, und es verdient bemerkt zu werden, dass gerade die früher nur schwer bewegliche Bevölkerung jener Provinzen, welche den geringsten Verkehr aufzuweisen hatten, die grösste prozentuelle Vermehrungsquote liefert. Der neue Tarif hat mithin bisher nach jeder Richtung hin einen zufriedenstellenden Erfolg zu verzeichnen.

Ersatz von Steinkohle durch Braunkohle.

Die stetig sich erhöhenden Steinkohlenpreise haben die Direktion der Böhmischen Westbahn veranlasst, den Versuch zu machen, die Steinkohle durch Braunkohle zu ersetzen. Dieser Versuch ist um so bezeichnender, als die Böhmische Westbahn das Pilsener Steinkohlenrevier durchzieht, aus welchem sie bisher den gesammten Bedarf an Kohle (jährlich etwa 30 000 t) bezogen hatte. Die Betriebsdirektion will nun erproben, ob die Feuerung mit Braunkohle sich nicht billiger stellen würde, als jene mit Steinkohle. Es wurde deshalb mit einer grossen Aussiger Kohlenfirma eine Lieferung auf 800 Wagen Braunkohle abgeschlossen, jedoch mit der Bedingung, dass die Westbahn den Vertrag lösen kann, falls die Versuche ergeben sollten, dass die Feuerung mit Braunkohlen nicht lohnend sich erwiesen habe. Die Umgestaltung der Lokomotiven für die Braunkohlenfeuerung ist ohne Schwierigkeiten durchzuführen. Nur an den Rosten und Rauchfängen ist eine entsprechende Anpassung vorzunehmen.

Verkaufsstellen für Fahrkarten auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ausserhalb der Bahnhöfe.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat die Einrichtung getroffen, dass Fahrkarten auch ausserhalb der Bahnhöfe in den hierzu ermächtigten Buchhandlungen, Trafiken, Hotels und dergl. öffentlichen Orten zu erhalten sind, welche Karten ohne Abstempelung beim Schalter

von den Reisenden benutzt werden können. Die „Anleitung für die Verkaufsstellen von Eisenbahnfahrkarten“ enthalten der „Zeitschr. für Eisenb. u. Schifff.“ zufolge folgende wesentliche Bestimmungen:

Die Verkaufsstellen zerfallen in 3 Kategorien und zwar nach der Berechtigung zur Ausgabe von Fahrkarten von der 1. bis zur 5., von der 5. bis zur 8. Zone und für weiter hinaus nach dem In- und Auslande; die beiden letzteren Verkaufsstellen können auch mit der Aufnahme und Abfertigung von Reisegepäck betraut werden. Die Zonenkuponbillets sind Zettelbillets, welche im Geltungsbereiche des Zonentarifs für jede beliebige Relation über die 8. Zone, in jeder geforderten Anzahl und ohne Rücksicht, in welcher Zeit und ab welcher Station die Reise angetreten werden soll, abgegeben werden. Die Verkaufsstellen der ersten 2 Kategorien werden von den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen, jene der 3. Kategorie von der Generaldirektion errichtet und erhalten eine kleine Provision.

Eröffnung der Theilstrecke Gr.-Priesen-Wernstadt.

Diese Theilstrecke der Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha wurde am 18. August d. J. mit folgenden Stationen bezw. Haltestellen dem öffentlichen Verkehr übergeben: 1. Gr.-Priesen, 2. Kl.-Priesen, 3. Leschtine, 4 Saubernitz-Tünscht, 5. Taucherschin, 6. Loschowitz, 7. Petrowitz, 8. Munker und 9. Wernstadt. In den Orten unter 1, 4, 6 und 9 sind Stationen mit unbeschränktem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr; in den übrigen Orten sind Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr. Der Betrieb wird von der Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn geführt.

Die Militärbahnen des Okkupationsgebietes 1889.

Wie die wirthschaftlichen Verhältnisse Bosniens und der Herzegowina im allgemeinen, so haben auch jene der Eisenbahnen im Jahre 1889 eine wesentliche Besserung erfahren. Die Transportmengen sowohl, als auch die Einnahmen aus denselben waren namhaft höhere als im Vorjahre, während die aus den Leistungen im Betriebe erwachsenen Ausgaben nur unbedeutend zugenommen haben. Nach den vom Reichs-Kriegsministerium veröffentlichten Geschäftsberichten gestalteten sich die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse derselben wie folgt: Die Bosnabahn (268,2 km) beförderte um 11 297 Personen oder 6,01 % und 23 452 t oder 27,09 % mehr als 1888. Unter den im Gegenstandsjahre zum Transporte gelangten Artikeln befanden sich 4 809 t landwirthschaftliche Produkte, gegen 9 718 t im Vorjahre. Dieselben bestanden aus 4 479 t Getreide aller Art und 330 t Obst. Die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen waren bessere als im Vorjahre. Der namhafte Aufschwung, welchen der Export in Hölzern und Holzwaaren (Fassdauben) und Kohle erfahren hat, sowie auch der erhöhte Import an Naturalien ermöglichten es, dass trotz der Minderverfrachtung von 7 100 t Pflaumen (infolge der Missernte in der Doboj-Tesanjer Gegend) und von 4 909 t landwirthschaftlichen Produkten aus dem Frachtenverkehre allein um 70 406 fl. oder 11,54 % mehr als im Vorjahre erzielt wurden und die gesammten Betriebseinnahmen sich um 78 942 fl. oder 9,27 % höher stellen, als im Jahre 1888. Die Betriebsausgaben betrugen 54,73 % der Betrieseinnahmen gegenüber 59,17 % im Vorjahre. Als Betriebsüberschuss verblieben vorstehendem zufolge 421 067 fl. gegen 347 500 fl. im Jahre 1888, wodurch das am 1. Januar 1889 mit 7 042 301 fl. ermittelte Anlagekapital der Altstrecke Brod-Zenica sich mit 4,22 % gegen 3,58 % im Jahre 1888 und jenes der Neustrecke Zenica-Sarajevo von 3 887 036 fl. sich mit 3,09 % gegen 2,69 % im Vorjahre verzinste. — Die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn Doboj-Simin-Han (66,7 km) transportirte 4 843 Personen und 16 899 t Frachten mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen sind um 27 609 fl. höher als im Jahre 1888. Zur Bestreitung der Ausgaben waren 81,42 % der Einnahmen erforderlich. — Die Militärbahn Banjaluka-Doberlin (102 km Betriebslänge) beförderte 51,32 % Personen oder 28,94 % Güter mehr als im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen aus dem Betriebe lieferten eine Mehreinnahme von 17 416 fl. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 122,52 % der Einnahmen gegen 123,28 % im Vorjahre. Während die Mehreinnahmen aus der bereits im Jahre 1888 eingeführten IV. Wagenklasse bei den gemischten Zügen, sowie aus der unbehinderten Ausfuhr von lebenden Thieren, insbesondere aber aus der bedeutenden Ausfuhr von Fassdauben und der besseren Ausnutzung der Transportmittel herrühren, findet der Mehraufwand bei den Betriebsausgaben der Hauptsache nach in der vollends durchgeführten Vervollständigung des Personalstandes mit Civilbediensteten, sowie in der Heranziehung von Civilarbeitern an Stelle der Militärarbeiter seine Begründung.

Ein Steinblock auf dem Geleise.

Von einem Unfalle höchst seltener Art, der nur durch Zufall nicht sehr traurig verlaufen, ist der Kurierzug mit dem Schlafwagen Venedig-Wien kurz vor Mitternacht und wenige Minuten vor dem Einlaufen in die Station Unzmarkt ereilt worden. Infolge eines mehrstündigen Gussregens hatte dort kurz vor dem Eintreffen des Zuges eine Erdabrutschung stattgefunden; ein rundlicher Steinblock von etwa einem Drittel Kubikmeter war gerade auf das Geleise zu liegen gekommen, zertrümmerte den Aschenkasten der Lokomotive, blieb aber dann so glücklich zwischen den Schienen, dass der ganze Zug über ihn hinwegrollen konnte. Allerdings wurde der Stein selbst etwa 80 m weit mitgerollt, wobei sämmtliche Bremsen des ganzen Zuges entweder abgerissen oder verbogen wurden; auch eine Reihe von Schwellen wurde zersplittert und ein Weichenwechsel völlig zerstört. Doch erfolgte glücklicherweise keine Entgleisung. Eine solche hätte nothwendig den Absturz aller Wagen in die Mur zur Folge gehabt. So aber kamen die Reisenden mit dem Schrecken und einer etwa 5 stündigen Verspätung davon, da die schadhafte Lokomotive durch eine herbeigeschaffte Lastzug-Maschine ersetzt werden musste. Der Besonnenheit des Zugpersonals und der Energie des Stationsvorstandes von Unzmarkt ist das grösste Lob zu zollen, besonders nachdem die Lage durch die völlige Unterbrechung des telegraphischen Dienstes doppelt schwierig war.

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.

Die in Karlsbad abgehaltene zweite Versammlung der Interessenten des obengenannten Bahnprojektes beschloss eine Denkschrift an das Handelsministerium, in welcher auf den Vortheil der Bahn hingewiesen und dargelegt wird, dass ein höherer Betrag als 300 000 fl. nicht aufgebracht werden kann. Es zeichneten: die Stadt Karlsbad 200 000 fl., die Stadt Petschau 15 000 fl., die Domäne Petschau 12 000 fl., der Bezirk Petschau 6 000 fl., der Bezirk Tepl 12 000 fl., Marienbad 10 000 fl., das Stift Tepl 10 000 fl. und die Stadt Tepl 10 000 fl.

Reichenberger Kohlenverkehr: Berichtigung.

In Nr. 66 S. 659 d. Ztg. findet sich unter vorstehender Ueberschrift in der Oesterreichisch-Ungarischen Korrespondenz eine Notiz mitgetheilt, wonach zwischen den an diesem Verkehre betheiligten Bahnen usw. ein Tarifübereinkommen abgeschlossen worden sei, gemäss welchem die Frachtsätze nach dem Reichenberger Industriebezirk namhaft herabgesetzt werden sollen.

Wie uns die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen mittheilt, ist diese Mittheilung, soweit sich dieselbe auf den Abschluss eines Tarifübereinkommens unter Betheiligung der Sächsischen Staatsbahnen bezieht, unrichtig.

Die Redaktion.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das andauernde Sinken der Goldwährung und die damit verbundene stetige Besserung unserer Silberwährung unterbindet die Ausfuhr des Getreides durch die Erhöhung seines Preises. Die Ungarische Regierung beleuchtet durch statistische Ziffern die Exportaussichten und diese Veröffentlichung gipfelt in dem Stossseufzer: ob Ungarn die vorhandene Konjunktur wird ausnutzen können, das hängt fast ausschliesslich von der Bewegung der Valuta ab. Auch mit Rücksicht auf den bevorstehenden internationalen Wiener Saatenmarkt wendet indessen das Ausland seine Gunst den Eisenbahnaktien wieder zu und kauft diese Werthe in grossen Mengen zum Theil weiter angeregt durch die rasch anwachsenden Mehrbeträge in den Betriebsausweisen. Neben Südbahn (150,75), deren jüngster Ausweis wieder ein bedeutendes Plus gegen das Vorjahr zeigt, und den Böhmischen Bahnen waren Carl Ludwigbahn (203,25), Nordwestbahn (217,80), Elbethalbahn (235,75) und Staatsbahn (239,75), insbesondere für Berliner Rechnung, begehrt. Nach Wiener-Neustädter Lokomotivaktien (283) war überaus starke Nachfrage ohne wesentliche Abgaben.

Die Französische Ostbahn im Jahre 1889.

Das wichtigste Ereigniss der Französischen Ostbahn im Berichtsjahre war ein Abkommen mit der Staatsverwaltung, betreffend Abänderung des Artikels 11 des Vertrages vom 11. Juni 1883; durch diesen Artikel war bestimmt worden, dass die Baukosten sowie die Betriebs-Fehlbeträge der im Abkommen von 1875 und der in Artikel 1 des Vertrages von 1883 bezeichneten Linien so lange auf eine „besondere Betriebsrechnung“ übertragen werden sollten, bis die Gesammtheit der in Artikel 1 des Vertrages von 1883 angegebenen Linien eröffnet sein würde. Infolge der auf Anordnung der Staatsverwaltung erfolgten Vertagung einer ziemlich grossen Anzahl dieser Linien musste sich die Dauer dieser besonderen Betriebsrechnung weit über die vorgesehene Frist verlängern und — vermehrt um die sich allmählich anhäufen-

den Zinsen — würde diese Rechnung eine weit bedeutendere Ziffer als ursprünglich veranschlagt erreicht haben. Die Verwaltung der Ostbahn machte daher den Minister der öffentlichen Arbeiten hierauf aufmerksam, welcher — zugleich durch ähnliche Bemerkungen von Mitgliedern des Senats und der Abgeordnetenkammer angeregt — sich zu dem folgenden, am 20. April 1889 getroffenen Abkommen mit der Verwaltung der Ostbahn entschloss:

„1. Vom 1. Januar 1890 ab werden die im Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 1883 sowie die unter das Abkommen vom 31. Dezember 1875 fallenden Linien, sofern sie zu dem genannten Zeitpunkt in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden, von der vorläufigen, für theilweisen Betrieb eröffneten Rechnung auf die allgemeine Betriebsrechnung übertragen.

2. Die noch zu bauenden, im Bau befindlichen oder theilweise im Betriebe befindlichen Linien werden vom 1. Januar desjenigen Jahres ab, welches ihrer vollständigen Eröffnung folgt, auf die allgemeine Betriebsrechnung übertragen."

Die für theilweisen Betrieb eröffnete Rechnung ist also thatsächlich am 1. Januar 1890 geschlossen und in Zukunft wird ein Betriebs-Fehlbetrag einer Linie nur für den kurzen Zeitraum, welcher von der Eröffnung der ersten Theilstrecke dieser Linie und dem ihrer vollständigen Betriebseröffnung folgenden 1. Januar verstreicht, auf die Anlagekosten dieser Linie verrechnet werden.

Auf Grund eines am 11. November 1886 zwischen der Gemeinde Livry und der Ostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hatte die letztere die der Gemeinde ertheilte Konzession für eine eingeleisige Dampfstrassenbahn von der Stadt Livry nach dem Bahnhof Gargan-Livry (3,3 km) der Linie Bondy-Aulnay-les-Bondy übernommen, indem sie sich verpflichtete, diese an Stelle einer Omnibusverbindung tretende Dampfstrassenbahn, deren Baukosten auf 234 000 Frcs. veranschlagt waren, zu bauen und während ihrer Konzessionsdauer (bis November 1954) zu betreiben. Bedingung für die Verpflichtung der Ostbahn-Gesellschaft war aber, dass es ihr gestattet würde, die Betriebsergebnisse der Dampfstrassenbahn in die durch Artikel 9 des Vertrages von 1883 vorgeschriebene allgemeine Jahresrechnung aufzunehmen; diese Ermächtigung wurde ihr durch eine mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten am 14. März 1889 getroffene und durch Gesetz genehmigte Vereinbarung ertheilt.

Der Stand der im Jahre 1883 konzessionirten Neubaulinien war Ende 1889 folgender:

A. Gebaut und im Betriebe waren 11 Linien mit einer Gesammtlänge von 412 km, und zwar: 1. Bas-Evette-Giromagny (7 km), 2. Bétheniville-Challerange (37 km), 3. Favières-Frenelle (20 km), 4. Fère-Champenoise-Vitry (50 km), 5. Hirson-Amagne (61 km), 6. Jussey-Danieulles (77 km), 7. Merrey-Neufchâteau (39 km), 8. Saint-Dizier-Revigny (28 km), 9. Mont-Saint-Martin-Luxemburgische Grenze (1 km), 10. die Theilstrecke Troyes-Vitry (68 km) der Linie Saint-Florentin-Vitry-le-François und 11. Neufchâteau-Barisey (24 km), eröffnet am 1. Juni 1889.

B. Im Bau befanden sich 10 Linien mit einer Gesammtlänge von 296 km, und zwar: 1. die Theilstrecke Saint-Florentin-Troyes (54 km) der Linie Saint-Florentin-Vitry-le-François, 2. Armentières-Bazoches (26 km), 3. Saint-Maurice-Bussang (4 km), 4. Trilport-La Ferté-Milon (28 km), 5. Verbindung zwischen Brie-Comte-Robert und der Linie nach Mülhausen (18 km), 6. Brienne-Sorcy (103 km), 7. Toul-Pont-Saint-Vincent-Nancy mit Anschluss in Toul und in Pont-Saint-Vincent (37 km), 8. Verneuil-Marles (14 km), 9. Verbindung zwischen der Bahnlinie Boissy-Saint-Léger-Brie-Comte-Robert und der Grossen Gürtelbahn (3 km), und 10. Bricon-Chaumont (9 km), endgültig durch Gesetz vom 20. Juni 1889 konzessionirt.

C. Zu bauen waren noch 2 Linien von zusammen 92 km, welche nur unter Vorbehalt der späteren Gemeinnützigkeitserklärung konzessionirt wurden; dies sind: 1. die Abzweigung der (unter B 8 aufgeführten) Linie Verneuil-Marles nach Rozoy (8 km) und 2. die Fortsetzung der Linie Saint-Florentin-Vitry-le-François (vergl. A 10 und B 1) von Vitry nach Lérouville (84 km), deren vorbehaltene Konzession durch Gesetz vom 20. Juni 1889 ertheilt wurde.

D. Vertagt ist der Bau von 7 Linien mit einer Länge von 207 km, und zwar: 1. Gerbéviller-Bruyères (46 km), 2. Provins-Esternay (29 km), 3. Jussey-Gray (46 km), 4. Flamboin-Mouy-sur-Seine (6 km), 5. Liart-Mézières (23 km), 6. Esbly-Coulommiers (22 km) und 7. Lure-Faucogney-Rupt (35 km); von diesen Linien sind die unter 4—7 genannten unter Vorbehalt konzessionirt.

E. Nach Artikel 2 des Vertrages von 1883 waren noch 250 km nicht bezeichneter Bahnen, zu deren Bau sich die Gesellschaft verpflichtete, zu konzessioniren; Ende 1889 waren es nur noch 34 km.

Die Länge der von der Ostbahn sowohl für eigene als auch für fremde Rechnung betriebenen Linien betrug Ende 1888 4 484 km; hierzu traten durch Eröffnung der Linie Neufchâteau-Barisey-la-Cote 24 km und durch Verlängerung der Linie Toul-Colombey infolge Geleisverlegung behufs Einführung der eröffneten Linie in die Station Barisey-la-Cote 1 km, so dass die Gesammtlänge des Ostbahnnetzes zu Ende des Berichtsjahres 4 509 km betrug. In vollständigem Betriebe standen hiervon 3 656 km, in theilweisem Betriebe 853 km.

An Betriebsmitteln standen für dieses Netz 1 355 Lokomotiven, 1 166 Tender, 2 923 Personenwagen und 28 346 Güterwagen zur Verfügung; ausserdem befinden sich noch 60 Personenwagen und 475 Güterwagen zur Vermehrung dieses Standes, sowie 21 Lokomotiven, 16 Tender, 134 Personenwagen und 648 Güterwagen als Ersatz für ältere, in kurzer Zeit auszuscheidende Fahrbetriebsmittel im Bau.

Der Stand der Sicherheitsmaassnahmen war am 1. Januar d. J. folgender: Mit Westinghouse-Bremse waren 570 Lokomotiven und 3 615 Schnellzug-Fahrzeuge ausgerüstet. Mit elektrischem Zugverbindungssignal waren 3 706 Schnellzug-Fahrzeuge versehen. Glasscheiben waren in den Scheidewänden der Abtheile von 964 Schnellzugwagen angebracht. Die Läutewerke sind auf 885 km beschränkt. Die Einrichtung von Blockstationen ist auf 631 km ausgedehnt. Durch Stellwerke nach Bauart Saxby und Farmer oder Vignier werden 2 307 Weichen bedient; ausserdem sind bei etwa 800 Weichen immer 2 und 2 untereinander verbunden, während bei 2 400 Weichen der Stellhebel verschlossen ist.

Das gesammte von der Gesellschaft bis Ende 1889 verwendete Anlagekapital beträgt 1 774 807 840,66 Frcs.; hiervon entfallen: 1. auf die vor 1875 konzessionirten Linien 1 116 531 101,58 Frcs. (ausserdem sind auf dieselben 12 261 390,60 Francs Staatsbeihilfen verwendet), 2. auf die 1875 konzessionirten Linien 114 752 058,59 Frcs. (ausser 1 431 892,72 Frcs. Staatsbeihilfen), 3. auf die 1883 konzessionirten Linien 51 650 051,53 Frcs. (ausser 115 486,20 Frcs. Staatsbeihilfen), 4. auf die Haupt- und Lokalbahnen, welche von der Gesellschaft auf Grund von staatlich genehmigten Verträgen betrieben werden, 16 789 797,71 Frcs. (ausser 1 424 302,35 Frcs. Staatsbeihilfen), 5. auf die Fahrbetriebsmittel 254 423 607,89 Frcs., 6. auf Ergänzungsarbeiten 72 925 613,19 Francs (ausser 286 699,99 Frcs. Staatsbeihilfen), 7. auf die für Staatsrechnung gebauten Linien, deren Kosten durch Jahresbeträge zu erstatten sind, 98 626 679,20 Frcs., endlich 8. auf den Bau von Doppelgeleisen, für welche der Staat vorläufige Jahresabzahlungen zu leisten hat, 49 108 930,97 Frcs.

Das genehmigte Anlagekapital bestand Ende 1888 aus 584 000 Antheilscheinen = 292 000 000 Frcs., aus 368 828 (5 %) Schuldverschreibungen = 175 672 989,45 Frcs., aus 3 726 799 (3 %) Schuldverschreibungen = 1 188 920 366,44 Frcs. und aus 490 033 Schuldverschreibungen der älteren Gesellschaften = 147 673 135,35 Frcs.; im Laufe des Jahres 1889 gab die Gesellschaft 130 921 fernere Schuldverschreibungen = 51 729 505,52 Frcs. aus, so dass dieselbe Ende 1889 im ganzen 1 855 995 996,76 Frcs. an Geldmitteln beschafft hatte.

Auch den Verkehrsverhältnissen der Ostbahn hat 1889 die Weltausstellung ihren Stempel aufgedrückt; namentlich im Personenverkehr, welcher 39 083 204 Reisende gegen 37 126 361 im Vorjahre umfasste. Von den im ganzen 1 956 843 mehr beförderten Personen entfallen 1 491 427 auf den Zeitraum der Weltausstellung, und zwar 1 391 082 auf den Binnenverkehr der Ostbahn und 100 345 auf den Anschlussverkehr. Zu diesem bedeutenden Verkehrsaufschwung hat auch die Verwaltung durch Verkehrserleichterungen und Preisermässigungen wesentlich beigetragen; es wurden von Beginn der Ausstellung an 91 Sonderzüge, welche II. und III. Klasse führten und in Paris einen Aufenthalt von 4—6 Tagen gewährten, abgelassen, dieselben wurden von 80 014 Reisenden benutzt und brachten 1 301 827,50 Frcs. ein. Ausserdem wurden gegen Ende der Ausstellung 17 Sonderzüge, welche nur III. Klasse führten und 1 Tag Aufenthalt in Paris gewährten, abgelassen; dieselben wurden von 16 039 Reisenden benutzt und brachten 104 244 Frcs. ein. Jeder Zug war bei einem Fassungsraum von 990 Plätzen durchschnittlich von 879 Personen besetzt. Ausser den Sonderzügen bewilligte die Verwaltung zum Besuch der Ausstellung eine Reihe von Fahrpreisermässigungen, welche theilweise bis 50 % der gewöhnlichen Preise betrugen.

Die Betriebsergebnisse der in vollständigem Betriebe befindlichen Linien (3 656 km) stellten sich in einer Einnahme von 131 499 427,44 Frcs. dar, und zwar 46 995 128,15 Frcs. aus dem Personen-, 9 729 227,78 Frcs. aus dem Gepäck- und Eilgut- und 74 775 071,51 Frcs. aus dem Frachtgutverkehr. Die Gesammteinnahme einschl. des Gewinnantheils an den beiden Pariser Gürtelbahnen belief sich dagegen auf 134 027 025,51 Frcs. Die Gesammt-Betriebsausgabe betrug 74 863 428,15 Frcs. oder 55,86 % der Einnahmen (gegen 60,21 % im Vorjahre); zu den Ausgaben trugen bei die Bahnerhaltung und -Bewachung 15 595 773,53 Francs, der Zugförderungsdienst und die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel 25 513 514 Frcs., der Betriebsdienst 30 491 086,38 Francs und die allgemeine Verwaltung 3 263 054,24 Frcs.

Die Vortheile des Staates aus dem Betriebe der Ostbahnlinien beliefen sich auf 37 685 673,45 Frcs., und zwar

sind hiervon 22 282 218,37 Frcs. erhobene Abgaben und 15 403 455,08 Francs erzielte Ersparnisse.

In dem Rechnungsabschluss sind die gesammten Betriebseinnahmen mit 134 027 025,51 Frcs., die Rente mit 20 500 000 Frcs. und die verschiedenen jährlichen Ablösungsbeträge mit 5 704 497,72 Frcs. aufgeführt; dieser Gesammteinnahme von 160 231 523,23 Frcs. stehen die Betriebsausgaben mit 74 863 428,15 Frcs. und die verschiedenen Lasten mit 69 830 247,34 Francs. gegenüber. Zu der 144 693 675,49 Frcs. betragenden Summe tritt noch der den Aktionären gewährleistete Ertrag mit 20 750 000 Frcs., so dass die Gesammtausgaben sich auf 165 443 675,49 Frcs. belaufen; da die Gesammteinnahmen zur Deckung dieses Betrages nicht ausreichen, so musste der Staat einen Zinszuschuss von 5 212 152,26 Frcs. gegen 10 339 132,49 Frcs. im Vorjahre leisten. Die gesammten Zinsvorschüsse des Staates einschl. von 4% Zinsen belaufen sich seit dem Vertrage von 1883 bis Ende 1889 auf 61 427 920,87 Frcs.

Die theilweise im Betriebe befindlichen Linien (853 km) hatten eine Betriebseinnahme von 9 566 563,15 Francs, hierzu traten die Jahresablösungen des Staates mit 2 090 499,76 Frcs., so dass sich eine Gesammteinnahme von 11 657 062,91 Frcs. ergibt. Die Betriebsausgaben betrugen 7 140 201,35 Frcs., andere Lasten der Gesellschaft 132 111,05 Frcs., die Zinsen und Tilgung der Anlagekosten 6 122 031,36 Frcs., die Zinsen und Tilgung der für den Staat abgeschlossenen Anleihen 2 116 358,12 Frcs., also die Gesammtausgaben 15 510 701,88 Francs. Der sich hiernach ergebende Betriebsfehlbetrag von 3 853 638,97 Frcs. wird gemäss Art. 11 des Vertrages vom 11. Juni 1883 auf die Anlagekosten verrechnet.

Der Gewinnvertheilung sind gemäss Art. 10 des Vertrages vom 11. Juni 1883 20 750 000 Frcs. vorbehalten, hiervon werden 737 000 Frcs. zur Tilgung von Antheilscheinen, 19 952 140 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 35,50 Frcs. auf den Antheilschein (einschl. der bereits erfolgten Abschlagszahlung) verwendet und 59 960 Frcs. zurückgelegt.

Die am 28. April d. J. abgehaltene Generalversammlung hat die verschiedenen Verträge, den Gewinn und den Geschäftsbericht genehmigt. Kr.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Messina-Patti-Cerda. Die Betriebseröffnung der Strecke S. Filippo-Milazzo hat sich bis zum 17. August verzögert; die weitere Strecke bis Barcellona wird jedoch früher fertiggestellt werden, als zuerst möglich erschien, und soll schon am 20. September der landespolizeilichen Abnahme unterzogen werden. Die neueröffnete Strecke ist nur 6,7 km lang, von denen zwei Drittel in mässiger Steigung (bis zu 0,6%) liegen; die beiden Bahnhöfe führen die Namen S. Filippo Archi und Milazzo. An Kunstbauten ist nur die eiserne Curiolobrücke (ein Bogen von 45 m lichter Weite) vorhanden.

Bologna-Malalbergo. Am 26. Juli wurde die Theilstrecke Bologna-Baricella, vorläufig für Personen und Gepäckverkehr, in Betrieb gesetzt; die Reststrecke von 8 km wird gleichfalls in Bälde zur Eröffnung gelangen.

Betrieb.

Rom Trastevere. Die seit dem 1. Juli eingetretene Befugnisserweiterung im Güterdienst bezieht sich bisher nur auf die Abfertigung von Frachtgut im Binnen- und Italienischen Landesverkehr.

Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen. Die hierfür von den Vertretungen der drei grossen Netze, des Generalinspektorates der Eisenbahnen, sowie der Ministerien der öffentlichen Arbeiten, des Krieges und der Flotte neuerdings ausgearbeitete allgemeine Anweisung ist mit dem 1. August zur Einführung gelangt. Die zahlreichen und bedeutenden Aenderungen, sowie Zusätze beziehen sich auf die Beförderung von Personen, Gepäck, Pferden und Maulthieren, Fahrzeugen und Geschützen, Strassenbahnlokomotiven, Pulver und sonstigen Sprengstoffen usw., und machen einen Neudruck des Reglements, der Einzelvorschriften und des zugehörigen Verzeichnisses der Beförderungspreise nöthig.

Betriebsergebnisse: a) Mittelmeernetz. Für das Rechnungsjahr 1. Juli 1889/30. Juni 1890 betrug die annähernd festgestellte Roheinnahme 120 055 728 L., oder gegen das Vorjahr um 1 484 491 L. mehr. Hiervon entfielen auf das Stammnetz 114 790 922 L. mit einem Ausfall von 305 557 L., auf die Ergänzungsstrecken 5 264 806 L. mit einem Mehr von 1 790 048 L. gegen das vorige Betriebsjahr. Die Betriebslänge war 4 730 (4 705) km, wovon 4 086 (4 065) km auf das Stammnetz und 644 (640) km auf das Ergänzungsnetz entfallen. Der kilometrische Rohertrag bezifferte sich auf 28 170 L. (weniger um 291 L.) und auf 8 100 L. (mehr um 2 150 L.) bezw. bei Haupt- und Ergänzungslinien.

b) Sizilisches Netz. Für das mit Ende Juni abgelaufene Betriebsjahr 1889/90 stellte sich die annäherungsweise ermittelte Roheinnahme bei dem Stammnetz auf 7 828 823 L. (Vorjahr 7 434 118 L.), bei den Ergänzungslinien auf 612 699 (233 964) L., insgesammt 8 441 522 (7 668 082) L. Die mittlere Betriebslänge war 720 km (609 km Stamm-, 111 km Ergänzungsnetz), also bei den Ergänzungslinien ein Zuwachs von 14 km; hiernach betrug die kilometrische Roheinnahme bei den Stammbahnen 12 855 (12 207) L., bei dem Nebennetz 5 520 (2 412) L.

c) Adrianetz. Für das erste Halbjahr des Betriebes im laufenden Kalender- und Rechnungsjahr stellte sich das Rohergebniss nach Abzug von Steuern und Abgaben im Vergleich gegen den nämlichen Zeitraum des Vorjahres auf: bei dem Stammnetz insgesammt 44 858 577 L. (mehr um 414 599 Lire), kilometrische Einnahme 11 063 L. (weniger um 57 L.), Durchschnitts-Betriebslänge 4 055 km, d. h. 58 km mehr; bei den Ergänzungslinien insgesammt 3 226 022 L. (um 286 632 L. mehr), kilometrische Einnahme 2 867 L. (um 247 L. mehr), mittlere Betriebslänge 1 125 km (oder 3 km mehr). Zusammen für Hauptlinien und Nebennetz waren also für das letztverflossene Halbjahr Einnahme 48 054 599 gegen 47 383 969 L. und betriebene Durchschnittslänge 5 180 gegen 5 119 km.

Hilfslinie dei Giovi. Zur Beschleunigung und Sicherung des immerhin noch stark belasteten Verkehres im Hafen von Genua wird die baldigste Anwendung eines Blocksystems in Erwägung gezogen, namentlich seitdem auf der alten Giovi linie zwischen Busalla und Ronco im Pievetunnel durch die Schiebungen des brüchigen Erdreiches Betriebsunterbrechungen unvermeidlich wurden.

Ueberschreitung der Meerenge von Messina. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund eingehender Versuche ein billiges und sicheres System in Aussicht genommen, nach welchem ganze Eisenbahnzüge, gewöhnliches Landfuhrwerk, Fussgänger usw. durch geeignete Schiffe über die Meerenge übergesetzt werden.

Rollmaterial der drei grossen Netze. Nach dem Abschluss des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist für den nächsten fünfjährigen Zeitraum eine Beschaffung von Rollmaterial erforderlich, welche sich nicht sowohl nach einem gewissen Finanzplan als vielmehr nach den Erfordernissen von Handel und Gewerbe zu richten hat, welche in den nächsten 5 Jahren erfahrungsgemäss und voraussichtlich zu Tage treten werden. Nach den als maassgebend zu betrachtenden Aufzeichnungen werden theils durch den Abschluss der Jahresveranschlagungen für den Landeshaushalt, theils zu Lasten der Gesellschaften, theils zu Lasten der Erneuerungsfonds für Rollmaterial usw. 589 Zugmaschinen für 50 065 000 L., 2 187 Personenwagen für 24 057 000 L. und 9 850 Güterwagen für 38 400 000 Lire, insgesammt für 112 522 000 L. erforderlich sein. Diese Summe kann sich etwas verringern, wenn die Anzahl der inzwischen in Betrieb zu nehmenden Kilometer Eisenbahn hinter dem Anschlag zurückbleiben sollte, oder wenn eine stetige Zunahme des Handelsverkehrs etwa längere Zeit aussetzen sollte, wird aber auf jeden Fall höher sein als 90 Millionen Lire.

Es mag hierbei noch erwähnt werden, dass bei dem Mittelmeernetz allein der Ersatz derjenigen Fahrzeuge, welche die Altersgrenze von 40 Jahren überschritten haben und ausgemerzt werden müssen, rund 958 000 L. beträgt. Dies Material besteht aus 3 Lokomotiven, 1 Salon- und 87 Personenwagen für den Zeitraum der beiden Betriebsjahre 1889/90 und 1890/91; die Kosten vertheilen sich derart, dass rund 519 000 L. den Reservefonds treffen, 338 000 L. zu Lasten der „Cassa per gli aumenti patrimoniali“ und der Rest für die Gesellschaft verrechnet werden.

Konsumgenossenschaften. Ab 1. August geniessen auf dem von der Südbahn-Gesellschaft betriebenen Adrianetz in Verbindung mit der Sizilischen, der Nord-Mailändischen, der Novara-Seregno- und der Ticinobahn die für Rechnung von Konsumgenossenschaften der Eisenbahnbeamten und -arbeiter beförderten Sendungen einen Preisnachlass von 50% der Frachtgebühren. Die zu dieser Vergünstigung zugelassenen Konsumgenossenschaften von Beamten und Arbeitern der Eisenbahnen sind (nach dem Sitz ihrer Leitungen bezeichnet) zunächst die an folgenden Orten: Bologna, Bra, Bussoleno, Cecina, Civitavecchia, Chiasso, Florenz, Foligno, Livorno, Luino, Mailand und Vorstädte, Moneglia, Novara, Palermo, Pisa, Pontassieve, Rom, Sampierdarena, Siena, Turin, Udine, Venedig, Ventimiglia und Verona.

Beförderungsverbindungen zwischen Eisenbahnen und Dampftrams. Ab 1. August findet mittelst des Ueberladeanschlusses auf Bahnhof Padua für Eil- und Frachtgut, Geld-, Werthsendungen und Vieh ein Wechselverkehr zwischen dem Mittelmeernetz und den Bahnhöfen des neuen Dampftram Padua-Piove statt.

Seit dem gleichen Tage ist mittelst des Bahnhofes Udine ein ähnlicher Verkehr (mit Ausnahme von Vieh) zwischen dem Mittelmeernetz und den bei den Bahnhöfen Tagagna und

S. Daniele der Dampftrambahn Udine-S. Daniele ins Leben getreten.

Ausgeschlossen von diesem Verkehr sind Sendungen gewisser leicht entzündlicher und Sprengstoffe, sowie untheilbare Stücke von mehr als 5 t Gewicht oder mehr als 10 m Länge.

Aus Griechenland.

Südgriechische Eisenbahngesellschaft.

Die zum Betriebe der Eisenbahnen von Lakonien und Messenien bestimmte Griechische Eisenbahngesellschaft (vergl. Nr. 51 S. 513 d. Ztg.) hat sich unter dem oben bezeichneten Namen mit einem Aktienkapitale von 14 000 000 Drachmen gebildet; sämmtliche Antheilscheine der Gesellschaft sowie die zur Bezahlung von Arbeiten noch anszugebenden Schuldverschreibungen sind von den ersten Griechischen Banken, und zwar der Bank von Epirus und Thessalien, Andreas Syngros und der Gewerbe-Vorschussbank zugleich im Namen der Nationalbank von Griechenland, fest übernommen worden. An die neue Gesellschaft sind verschiedene, der Internationalen Baugesellschaft von Braine-le-Comte ertheilte Konzessionen übergegangen; es sind dies 1. die Linie von Myli am Busen von Nauplia über Tripolitza und Leondari nach Kalamata am Messenischen Meerbusen; diese 180 km lange, der Eröffnung entgegengehende Bahn wurde auf Grund der im Jahre 1888 ertheilten Konzession für Rechnung der Griechischen Regierung gebaut, welche die auf 25 000 000 Drachmen verabredete Bausumme in 6 %, erste Hypothek auf die Bahn geniessenden Schuldverschreibungen entrichtet, 2. eine Linie von Pyrgos über Olympia, Karytana, Megalopolis, Leondari und Sparta nach Marathonisi (Gythion) am Busen von Lakonien, sowie eine Küstenbahn von Pyrgos südwärts nach Navarin (Pylos) mit Zweigbahn nach Meligala; zum Bau dieser jüngst konzessionirten etwa 254 km ist eine kilometrische Beihilfe von 24 000 Drachmen bewilligt, 3. die 13 km lange Lokalbahn von Pyrgos nach dem Hafenstädtchen Katakolo; diese Linie, welche ebenso wie die neu zu bauenden Strecken 1 m Spurweite besitzt, wurde von einer Griechischen, über 1 450 000 Drachmen Aktienkapital verfügenden Gesellschaft gebaut und bereits am 13. März 1883 dem Betriebe übergeben. Zuerst im Jahre 1888 erzielte diese Lokalbahn einen Gewinn, und zwar von 7 %, im Jahre 1889 betrug der Rohertrag 17 000, der Reinertrag 10 000 Drachmen für das Kilometer. Als nothwendige Ergänzung der obengenannten neuen Konzessionen wurde die Lokalbahn von der Internationalen Baugesellschaft von Braine-le-Comte erworben und von dieser der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft überlassen. Die Bezahlung der genannten Baugesellschaft erfolgt durch Ueberlassung von vollständig eingezahlten Antheilscheinen der neuen Gesellschaft.

Kanal von Korinth.

Die zur Fertigstellung des Kanals von Korinth gebildete Hellenische Gesellschaft hat eine 6 % in 75 Jahren zu tilgende Anleihe erster Hypothek von 23 333 500 Drachmen, eingetheilt in 46 667 Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Drachmen aufgenommen; hiervon bleiben 6 667 Stück bis zur Eröffnung des Kanals unbegeben, um allen unvorhergesehenen Fällen begegnen zu können, 5 600 Stück wurden von der Nationalbank von Griechenland übernommen, aber von der Zeichnung ausgeschlossen, während die verbleibenden 34 400 Schuldverschreibungen von dem Comptoir national d'escompte und der Société générale in Frankreich sowie von der Nationalbank von Griechenland und der priv. Bank von Epirus-Thessalien zum Preise von 470 Frcs. für das Stück am 5. Juli d. J. zur Zeichnung aufgelegt wurden. Die Inhaber der Antheilscheine, Gründungsantheile und Schuldverschreibungen der älteren Gesellschaft haben ein Vorzugsrecht auf die neuen Stücke.

In der Einladung zur Zeichnung sind folgende Thatsachen angeführt: Durch Gesetz vom 27. März/8. April 1890 wurde die Verpfändung des gesammten Vermögens der älteren Gesellschaft gegen eine erste Hypothek von 23 333 500 Drachmen bewilligt; dieses Vermögen, welches aus der Konzession, den Betriebsmitteln und den bisher ausgeführten Arbeiten (8 220 405 Kubikmeter von der auf 10 638 405 m³ geschätzten Gesammt-Aushebungsmasse) besteht, wurde durch den Massenverwalter der älteren Gesellschaft an die neu zu bildende Hellenische Gesellschaft übertragen und die Uebertragung durch Erlass der Hellenischen Regierung vom 28. März/9. April 1890 genehmigt. Die auf Grund der Regierungsermächtigung vom 30. Mai/11. Juni 1890 mit einem Kapitale von 5 000 000 Drachmen gebildete Hellenische Gesellschaft hat zum Zweck 1. die Vollendung der Arbeiten, welche die ältere Gesellschaft infolge der im Jahre 1889 eingetretenen finanziellen Verlegenheiten hatte einstellen müssen, und 2. den Betrieb des Kanals während der Konzessionsdauer (99 Jahre); die Vollendungsfrist ist durch den genannten Erlass vom 30. Mai/11. Juni d. J. bis zum 31. Dezember 1894 erstreckt worden. Die noch auszuführenden Bauarbeiten sind derartig verdingt, auch der Vertrag bereits abgeschlossen, dass die Vollendung und Eröffnung des Kanals in einer Frist von höchstens 2½ Jahren erfolgt sein wird, wie es der Oberingenieur Quellener von der Französischen Gesandtschaft in Athen in seinem der Hellenischen Regierung am 3./15. Juni 1889 erstatteten Berichte ausgeführt hat. Die Verzinsung der Schuldverschreibungen während der ganzen Bauzeit bis zur Eröffnung ist durch die über 20 000 000 Drachmen Aktienkapital verfügende priv. Bank von Epirus und Thessalien gewährleistet; ferner stellt dieselbe Bank im Verein mit der Nationalbank von Griechenland den jährlich 1 450 000 Drachmen erfordernden Dienst der Schuldverschreibungen während der ersten 3 Jahre sicher. Alsdann sollen die Einnahmen des Kanals hierfür haften. Kr.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Der gegen den Präsidenten Celman gerichtete Aufstand ist gescheitert, aber laute und dringende Stimmen haben den Präsidenten zum freiwilligen Rücktritt gezwungen. Es ist hier nicht der Ort, die angefochtene Finanzpolitik des Präsidenten einer Besprechung zu unterziehen und man mag darüber denken wie man will; die Thatsache lässt sich aber nicht bestreiten, dass das Eisenbahnwesen Argentiniens unter der Präsidentschaft Celman's einen mächtigen Aufschwung genommen hat. Nach seiner am 10. Mai d. J. gelegentlich der Eröffnung der Nationalkongresses verlesenen Botschaft sind im Jahre 1889 363 km neuer Bahnen dem Betriebe übergeben worden*), so dass das Gesammtnetz des Landes 8 074 km umfasste, zu denen noch 9 914 km im Bau befindliche Linien traten. Die Betriebseinnahmen des Gesammtnetzes betrugen 31 102 000 Pesos, d. i. 4 500 000 mehr als 1888, ebenso ist der sich auf 11 804 000 Pesos belaufende Reinertrag um 262 000 Pesos höher als im Vorjahre.

Wiederholt haben wir darauf hingewiesen, wie sich die Argentinische Regierung bemüht, den mit der staatlichen Zinsengewähr getriebenen Missbräuchen durch strengere Handhabung des Aufsichtsrechtes zu steuern; ein neuer Schritt auf diesem Wege ist durch einen Erlass vom 29. März d. J. gethan, welcher die Regierung anweist, bei jeder Gesellschaft einen der Direktion der Nationalbahnen unterstehenden Regierungsvertreter mit folgenden Befugnissen zu ernennen:

1. halbjährlich im Einvernehmen mit dem Direktor oder sonstigen Vertreter der Gesellschaft einen Voranschlag der Gehälter und Betriebskosten für das folgende Halbjahr aufzustellen und diesen gehörig unterzeichneten Voranschlag dem National-Eisenbahnrath zur Genehmigung vorzulegen,

2. die Buchführung der Gesellschaft zu beaufsichtigen sowie darüber zu wachen, dass die Einnahmen nur zu den im Voranschlage bezeichneten Zwecken verwendet werden und die vorgeschriebenen Grenzen nicht überschreiten,

3. über der Aufrechterhaltung der in Kraft stehenden Tarife zu wachen und die Zurückzahlung jeder ungehörig verausgabten Summe zu verlangen,

4 die von der Gesellschaft zur Erlangung des Zinszuschusses vorgelegten Rechnungen zu prüfen, namentlich in Bezug darauf, ob sie den Betriebsergebnissen der Bahn und dem Voranschlage entsprechen,

5. gemäss dem Erlasse vom 29. Februar 1888 darüber zu wachen, dass die Gesellschaft die Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben in den Nationalschatz einzahlt und den § 4 des Art. 1 jenes Erlasses beobachtet.

Dem amtlichen Vertreter muss zur Erfüllung dieser Aufgaben jede erforderliche Auskunft von der Gesellschaft ertheilt werden. Der Gesammtbetrag der gewährleisteten Zinsen wird alljährlich am 1. Januar und 1. Juli bei Vorlage der Rechnungen, welche unterzeichnet und von dem Empfangsschein über die Leistung der durch Art. 1 des Erlasses vom 29. Februar 1888 vorgeschriebenen Einzahlungen begleitet sein müssen, gezahlt; falls sich bei Prüfung dieser Rechnungen ergibt, dass die Summe, welche von der Gesellschaft hätte eingezahlt werden müssen, höher als die thatsächlich eingezahlte ist, so fordert die Direktion der Nationalbahnen zur unverzüglichen Einzahlung des fehlenden Betrages auf und wenn dies nicht geschieht, so wird derselbe nebst Zinsen von der Zinsengewähr in Abzug gebracht. Sollte die Gesellschaft die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrbetriebsmittel nicht beschaffen, so wird die Zahlung der Zinsengewähr vorläufig eingestellt; von dem be-

*) Wie uns von gut unterrichteter Seite mitgetheilt wird, ist diese erhebliche Vergrösserung des Argentinischen Bahnnetzes im letzten Jahre keineswegs den Verdiensten des Präsidenten Celman zuzurechnen, indem der Bau der betreffenden Bahnen noch aus der Zeit vor dessen Präsidentschaft herrührt. Die Redaktion.

züglichen Betrage wird die zur Vervollständigung der Betriebsmittel erforderliche Summe, welche als Theil der zu bezahlenden Zinsengewähr betrachtet wird, entnommen und der Rest der Gesellschaft übergeben.

Die Englische Gesellschaft, welche die Provinzialbahnen von Buenos Ayres gekauft, hat den Namen: „Buenos Ayres Western Railway, limited“ angenommen; von ihrem 660 Engl. Meilen umfassenden Netze betreibt sie nur die Hauptlinie von Buenos Ayres und La Plata nach Trenquelauquen (334 Meilen) selbst, während sie die Zweigbahnen von Lujan nach Pergamino und von San Nicolas nach Junin (203 Meilen) der Argentinischen Centralbahn, die Zweigbahn von Merlo nach Saladillo (95 Meilen) der Buenos Ayres Great Southern Railway und die Zweigbahn von Ringuelet nach Ferrari (28 Meilen) der Buenos Ayres and Ensenada Port Eisenbahn für immer in Pacht gibt. Die von den Pachtgesellschaften zu zahlenden Beträge ergeben eine $4^1/_2$% Verzinsung der diesen Zweigbahnen entsprechenden Antheilscheine in Höhe von 3 400 000 £. Die neue Gesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von 6 900 000 £, und zwar 2 500 000 £ in Stamm-Antheilscheinen, 1 000 000 £ in Gewinn-Antheilscheinen und 3 400 000 £ in gewährleisteten Antheilscheinen der verpachteten Zweigbahnen. Den Kaufpreis hat die Gesellschaft durch baare Erlegung von 3 329 541 £ sowie durch Uebernahme der auf der Westbahn ruhenden Anleihen in Höhe von 4 955 380 £ beglichen; ausserdem hat sie aber der Provinzialregierung die oben bezeichneten 1 000 000 £ Gewinn-Antheilscheine voll eingezahlt übergeben. Die Mittel zur Erlegung der zu bezahlenden 3 329 541 £ sowie zur Beschaffung des Betriebskapitals (170 459 £) sind durch Begebung der Stamm-Antheilscheine (2 500 000 £) sowie durch Ausgabe von 1 000 000 £ 5% Schuldverschreibungen beschafft worden.

Der der Generalversammlung der Buenos Ayres and Ensenada Port Eisenbahn am 2. Mai erstattete Geschäftsbericht weist darauf hin, dass das Jahr 1889 rechnungsmässig eine sehr bedeutende Mehreinnahme gegen das Vorjahr gebracht hat, durch die Entwerthung des Papiergeldes wurden indessen diese günstigen Ergebnisse stark herabgedrückt. Im Jahre 1889 trat nämlich bei einer rechnungsmässigen Einnahme von 228 728 £ infolge des Goldaufschlags nur eine Ermässigung um 35 000 £ ein; im Jahre 1889 belief sich dieselbe dagegen bei einer rechnungsmässigen Einnahme von 374 495 £ auf 80 000 £. Der Reinertrag betrug im Berichtsjahre 156 402 £; nach Abzug des Wechselverlustes und nach Zurücklegung von 3 000 £ für Betriebsmittel-Erneuerung konnte an alle 3 Arten Antheilscheine ein Gewinn von 7 % vertheilt und 1 623 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 339 636 £ voll eingezahlten und 199 674 £ noch nicht voll eingezahlten Vorzugs-Antheilscheinen, sowie 600 000 £ Stamm-Antheilscheinen; ausserdem ist die Direktion ermächtigt worden, fernere 600 000 £ Stamm-Antheilscheine in Stücken von je 5 £ zu begeben.

Die Buenos Ayres Northern Railway Company, welche ihre Bahn vom 1. Januar 1889 ab der Central Argentine Railway Company in Betrieb gegeben hat, zeigt sich über die Wirkung dieses Abkommens sehr befriedigt, da der ersteren Gesellschaft ein Reinertrag von 12 324 £ zugefallen ist. Nach dem Beschluss der am 28. Februar d. J. abgehaltenen Generalversammlung wird einschl. des bereits bezahlten Abschlaggewinnes ein Jahresgewinn von 1 £ 2 sh. an die gewährleisteten, von 8 £ 10 sh. an die zweiten, von 14 sh. an die dritten Vorzugs-Antheilscheine und von 6 £ 4 sh. an die Stamm-Antheilscheine vertheilt.

Die Nordost-Argentinische Eisenbahngesellschaft wurde im Jahre 1887 gegründet und erwarb die Konzession für die in der Provinz Corriantes gelegenen Linien Monte-Caseros-Corriantes (369 km) und Monte-Caseros-Posadas (457 km), für welche die Regierung 20 Jahre lang für ein kilometrisches Anlagekapital von 30 500 D. 6 % Zinsen gewährleistet. Die Bauarbeiten sind den Unternehmern Clark & Cie. übertragen, welche bisher den Unterbau auf 593 km und den Oberbau auf 275 km fertiggestellt haben. Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 500 000 £ Stamm-Antheilscheinen, 1 500 000 £ Vorzugs-Antheilscheinen und 600 000 £ 5 % Schuldverschreibungen. Am 24. Juni d. J. hat die Gesellschaft fernere 1 200 000 £ ebensolcher Schuldverschreibungen zum Kurse von 85 % in London zur Zeichnung aufgelegt, um deren Erlös ebenso wie den der ersten Schuldverschreibungen den Bauunternehmern als Abschlagszahlung zu übergeben.

Japanische Eisenbahnen.

Nach dem „Deutschen Handelsarchiv“ hat das Japanische Eisenbahnnetz in dem Berichtsjahre 1889/90 einen Zuwachs von 262 km erhalten, wovon 93 km auf die Staatsbahnen und 169 km auf die Privatbahnen entfallen. Infolge des Verkaufs der 93 km langen staatlichen Linien Temiya-Poronai auf der Insel Yesso an die Hokkaido Minen- und Eisenbahngesellschaft hat sich jedoch das Staatseisenbahnnetz nur um 1 km gegen das Vorjahr vergrössert. Demnach waren am Schlusse des Betriebsjahres vorhanden 887 km Staatsbahnen und 916 km Privatbahnen.

I. Ende März 1889 befanden sich im Betriebe:

A. Staatsbahnstrecken:

	km
Auf Hondo:	
Tokio-Yokohama	29
Yokohama-Ogaki mit Abzweigung Obu-Taketoyo	415
Tsuruga-Ogaki	79
Kobe-Otsu	94
Takasaki-Yokogawa	29
Karuizawa-Noetsu	148
Auf Yesso:	
Temiya-Poronai	92
zusammen	886

B. Privatbahnstrecken:

	km
Auf Hondo:	
Nippon Tetsudo Kwaisha: Shinagawa-Mayebashi und Uyeno-Akabane	130
Omiya-Shirakawa	156
Shirakawa-Shiogama	177
Hankai Tetsudo Kwaisha. Osaka-Sakai	10
Ryomo Tetsudo Kwaisha. Oyama-Kiriu	53
Mito Tetsudo Kwaisha. Oyama-Mito	68
Sanyo Tetsudo Kwaisha. Hiogo-Himeji	55
Auf Shikoku:	
Iyo Tetsudo Kwaisha. Matsugama-Mitsuhama	6
zusammen	655

II. Bis Ende März 1890 wurden in Betrieb genommen:

A. Staatsbahnstrecken:

	km
Auf Hondo:	
Osuna-Yokosuka	16
Baba (Otsu)-Mayehara (Kôto Tetsudo)	77
zusammen	93

B. Privatbahnstrecken:

	km
Auf Hondo:	
Sanyo Tetsudo Kwaisha. Himeji-Tatsuno	16
Osaka Tetsudo Kwaisha. Osaka-Kashiwabara	16
Kwansai Tetsudo Kwaisha. Kusatsu-Mikumo	16
Kobu Tetsudo Kwaisha. Shinjiku-Hachioji	37
Ryomo Tetsudo Kwaisha. Kirui-Mayebashi	29
Auf Shikoku:	
Sanuki Tetsudo Kwaisha. Tadotsu-Marugame-Kotohira	18
Auf Kiushiu:	
Kiushiu Tetsudo Kwaisha. Hakata-Kurume	37
zusammen	169

III. Ende März 1890 befanden sich im Bau:

A. Staatsbahnstrecken:

Man hat zwischen Oyama und Numadsu angefangen die Tokaido-Eisenbahn zweigeleisig zu machen.

B. Privatbahnstrecken:

	km
Auf Hondo:	
Nippon Tetsudo Kwaisha. Sendai-Morioka*)	388
Nippon Tetsudo Kwaisha. Utsunomiya-Nikko	34
Osaka Tetsudo Kwaisha. Kashiwabara-Sakurai Osaka Tetsudo Kwaisha. Kita-Imaichi-Nara	43
Kwansai Tetsudo Kwaisha. Mikumo-Yokkaichi**) Kwansai Tetsudo Kwaisha. Kawarada-Tsu Kwansai Tetsudo Kwaisha. Yokkaichi-Kuwana	100
Sanyo Tedsudo Kwaisha. Tatsuno-Onomichi	151
Auf Kiushiu:	
Kiushiu Tetsudo Kwaisha. Hakata-Moji	76
Kiushiu Tetsudo Kwaisha. Kurume-Kumamoto	80
Kiushiu Tetsudo Kwaisha. Tosu-Saga	26
Chiku-Ho Tetsudo Kwaisha. Wakamatsu-Iizukamura, Naokatamura-Akaikemura	47
Auf Yesso:	
Hokkaido Tanko Tetsudo Kwaisha. Mororan-Sorachibuto mit Zweiglinien nach den Kohlenfeldern bei Yubari und Sorachi	209
zusammen	1 154

IV. Ende März 1890 waren projektirt:

A. An Staatsbahnen

eine Linie Naoetsu-Niigata (121 km lang). Ueber die Verbindung Takasaki-Karuizawa durch den Usuipass mittelst Zahnradbahn, wodurch Tokio direkten Bahnanschluss an die Nordwestküste erhalten würde, sind Studien gemacht worden, die anscheinend noch nicht zu einem Abschluss gelangt sind.

---

*) Die Theilstrecke von Sendai bis Ichinoseki (etwa 74 km lang) ist inzwischen am 16. April in Betrieb gesetzt worden.

**) Die Theilstrecke Mikumo-Tsuge (etwa 20 km lang) ist kürzlich eröffnet worden.

Ueber ein Projekt Kioto-Maizuru (Tango), 105 km lang, ist neuerdings nichts mehr in die Oeffentlichkeit gedrungen.

B. Privatbahnen:

a) Strecken, für welche die definitive Konzession bereits ertheilt ist:

	km
Auf Hondo:	
Sanyo Tetsudo Kwaisha. Onomichi-Bakan (Shimonoseki)	264
Koshin Tetsudo Kwaisha. Gotemba-Matsumoto	212
Auf Kiushiu:	
Kiushiu Tetsudo Kwaisha. Kumamoto-Yatsuchiro, Udo-Misumi, Naga-Nagasaki, Arita-Sasebo, Kokura-Giozi	217
zusammen	693

b) Strecken, für welche eine vorläufige Konzession ertheilt ist:

	km
Auf Hondo:	
Yamagata Tetsudo Kwaisha. Shiraishi-Oishida	126
Hokuriku Tetsudo Kwaisha. Toyama-Takefu Moriyama-Fushiki	191
Sobu Tetsudo Kwaisha. Tokio (Hongo)-Yachimata über Sakura	63
Auf Kiushiu:	
Hoshui Tetsudo Kwaisha. Giozi-Yokkaichi etwa	48
zusammen	428

c) sonstige projektirte Linien:

	km
Auf Hondo:	
Joetsu Tetsudo Kwaisha. Maebashi Nuttari, Kameda-Shibata	269
Auf Shikoku:	
Besshi Tetsudo Kwaisha. Niihamaura-Tachikawagamamura	8
zusammen	277

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Stempel. Vorbehalt der Rückforderung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Aktiengesellschaft für Bergbau hat den Stempelbetrag, welchen die Steuerbehörde für den von jener mit der Königlichen Eisenbahndirektion geschlossenen Kohlenlieferungsvertrag forderte, der letzteren mit dem Ersuchen übersandt, die Stempelkassirung unter Vorbehalt der Rückforderung bewirken zu lassen. Das genügte, die Rückforderung zu begründen, obschon nicht festgestellt ist, dass dieser Vorbehalt der Steuerbehörde mitgetheilt sei, zumal der Stempelfiskus die Eisenbahndirektion als zum Empfang der Stempelzahlung legitimirt erachtet. (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Februar 1889; Bolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. VI S. 700.)

v. O. **Transportgefährdung.** Begriff: „Eisenbahn" — § 336 R.-Strf.-G.-B.'s. Aus den Gründen: „Strassenbahnen, welche mittelst Dampfkraft und Lokomotiven auf Schienengeleisen betrieben werden, sind zu den Eisenbahnen zu rechnen." (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. Dezember 1889; Jurist. Wochenschr. 1890 S. 61.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: Die Eisenbahn-Maschineninspektoren: Brosius, bisher in Kattowitz, nach Breslau an die Hauptwerkstätte O/S. daselbst unter Uebertragung der Geschäfte des ersten Vorstandes derselben, Klopsch, bisher in Glogau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Kattowitz und Schiwon, bisher in Breslau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Glogau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif M für Leinöl für den Verkehr von den Niederländischen Stationen Groningen, Hoogezand, Leeuwarden, Winschoten und Zuidbrock nach Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Altona, Magdeburg und Erfurt, der Oldenburgischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn bleibt über den 30. September 1890 hinaus bis auf weiteres in Geltung.

Elberfeld, den 23. August 1890. (1891)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil III, Tarifheft 3 vom 1. September 1886. Ab 10. September 1890 erhöhen sich die Frachtsätze des Tarifes, Theil III, Heft 3 vom 1. September 1886 um die in der Kürzungstabelle auf Seite 20 und 21 unter b aufgeführten Beträge.

München, den 26. August 1890. (1892)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil III, Tarifheft 1 vom 1. Oktober 1889. Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben gleichen Betreffes vom 19. d. Mts. wird bekannt gegeben, dass die mit e bezeichneten Frachtsätze nicht ab 1. September, sondern erst ab 10. September l. J. zur Anwendung gelangen.

München, den 26. August 1890. (1893)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Lokalgüterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Am 1. September d. J. treten im Verkehre mit Wolfsgefärth verschiedene ermässigte Entfernungen in Kraft, welche bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 27. August 1890. (1894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4b (frisches, lose verladenes Obst) in Heft 1 des Verbandstarifs gelten bis auf weiteres über den 1. September d. J. hinaus, längstens aber bis 31. August 1891.

Dresden, am 27. August 1890. (1895)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im VI. Nachtrage zum Gütertarife für den Verkehr Waldshut-Ostschweiz enthaltenen Frachtsätze für Eilgut und für bearbeitete Steine, Steinhauerarbeiten usw. zwischen Waldshut und Emmenbrücke (Aarg.-Luzernische Seethalbahn) gelten auch für die Stationsbeziehung Waldshut-Emmenbrücke (Centralbahn) im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande (Tarifheft 1 A).

Karlsruhe, den 26. August 1890. (1896)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Eberfingen (Badische Bahn) und Koblenz (Schweizerische Nordostbahn) kommt mit Gültigkeit vom 10. September l. J. ein Frachtsatz von 23 Cts. für 100 kg zur Einführung.

Karlsruhe, den 26. August 1890. (1897)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Der in der Bekanntmachung vom 16. d. Mts. erwähnte Nachtrag 5 zum diesseitigen Lokalgütertarif kann vom 1. k. Mts. ab durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 27. August 1890. (1898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hannover-Oberhessischer Güterverkehr. Die in dem Gütertarif Hannover-Oberhessen vom 1. Januar 1883 enthaltenen Entfernungen bezw. Tarifsätze für den Verkehr der Oberhessischen Stationen mit den Stationen Adendorf, Echem und Hohnstorf kommen mit dem 15. Oktober cr. mangels Frequenz in Wegfall. Die gleichfalls darin enthaltenen Entfernungen bezw. Tarifsätze für Hamburg werden demnächst durch niedrigere ersetzt, welch' letztere in dem Nachtrag VII zum Hannover-Oberhessischen Gütertarif vom 1. November 1887 Aufnahme finden. Durch diese Tarifmaassnahme gelangt der ersterwähnte Gütertarif nunmehr vollständig zur Aufhebung.

Giessen, den 25. August 1890. (1899)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. September d. J. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im obenbezeichneten Verbandsverkehre der Nachtrag II in Kraft, welcher bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen ist.

Dieser Nachtrag enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Ottendorf b. Neustadt i. S., Schönfeld b. Annaberg i. S. und Leipzig I

(Vieh- und Schlachtbahnhof) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie eine Erhöhung der Frachtsätze für Kleinvieh in Wagenladungen im Verkehre zwischen Züllichau und Pausa, bezw. Striegau und Weinböhla.

Diese Erhöhungen gelten jedoch erst vom 15. Oktober d. J. an.

Dresden, am 26. August 1890. (1900)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Grosspostwitz-Cunewalde, welcher noch besonders bekannt gegeben werden wird, tritt der **Nachtrag VIII zum Kilometerzeiger** der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokal-Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen, bezw. Entfernungen, für die an vorgenannter Linie gelegenen Verkehrsstellen Nieder-Cunewalde, Köblitz und Ober-Cunewalde, von denen die letzteren beiden Haltestellen nur für einen besonders beschränkten Güterverkehr eingerichtet sind.

Ausserdem enthält der Nachtrag noch Entfernungen für die Verkehrsstelle Breitenhof bei Schwarzenberg.

Abdrücke des Nachtrags können durch sämmtliche Sächsische Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 21. August 1890. (1901)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. September 1890 tritt für vorgenannten Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher 2 Hefte enthält. Dieselben umfassen

den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin und der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn (Heft Nr. 1),

ferner

den Verkehr zwischen den nördlich und östlich von Halle und Leipzig gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie der Zschipkau-Finsterwalder und Dahme-Uckroer Eisenbahn (Heft Nr. 2) einerseits

und

Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Friedland i. Böhmen, Raspenau - Liebwerda und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Der Tarif für den Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischen Verbands - Güterverkehr (Heft Nr. 1 und Nr. 2) vom 1. April 1888 nebst Nachträgen wird aufgehoben.

Mit der Einführung des neuen Tarifs sind jedoch erst mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1890 ab einige unerhebliche Erhöhungen, im wesentlichen aber Ermässigungen verbunden.

Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 25. August 1890. (1902)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. vom 1. Oktober 1887 tritt mit dem 1. September d. J. der Nachtrag VI in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrages VI, welcher Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen für das Reexpeditionsverfahren, der Kontrolvorschriften für die zur Ausfuhr über See bestimmten Sendungen u. a. m. enthält, ist auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. August 1890. (1903)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Am 1. September kommt für den **Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg** der Tarifnachtrag 10 zur Einführung, welcher unter anderem Ausnahmesätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr enthält.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Hannover, den 23. August 1890. (1904)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Am 1. k. Mts. treten direkte Frachtsätze für die Station Mögeldorf der Bayerischen Staatsbahn im obenbezeichneten Verkehre in Kraft.

Die betheiligten Güterabfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, 24. August 1890. (1905)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die an der Neubaustrecke Hannover-Visselhövede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover belegenen Stationen Herrenhausen, Langenhagen, Bissendorf, Mellendorf, Bennemühlen, Hope, Schwarmstedt, Eickeloh, Riethagen, Beetenbrück, Walsrode und Jarlingen sind vom heutigen Tage ab in den **Staatsbahnverkehr Hannover-Bromberg** einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Bromberg, den 25. August 1890. (1906)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab werden die Tarifentfernungen für Eger und Franzensbad um 3 km ermässigt.

Erfurt, den 24. August 1890. (1907)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab werden die Entfernungen und Frachtsätze für Eger und Franzensbad theilweise ermässigt. Nähere Auskunft wird auf Wunsch von den betheiligten Güterabfertigungsstellen ertheilt.

Erfurt, den 23. August 1890. (1908)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Magdeburg. Die an den Neubaustrecken Jerxheim - Nienhagen und Bernburg-Calbe a. d. Saale (Stadt) des Direktionsbezirks Magdeburg belegenen Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt, Schwanebeck, Vogelsdorf und Nienburg a. d. Saale werden und zwar die Station Anderbeck mit Gültigkeit vom 1. September d. J. und die übrigen Stationen mit sofortiger Gültigkeit in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen bis zur Herausgabe des bezüglichen Tarifnachtrages die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 26. August 1890. (1909)
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 10. September d. J. wird die Verkehrsstelle Rottwerndorf in den Tarif für den Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei der genannten Dienststelle zu erfahren.

Dresden, am 23. August 1890. (1910)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. d. Planitz.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 1. September d. J. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Magdeburg-Sächsischen Verbandsverkehre der Nachtrag 1 in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Stationen zu erlangen ist, enthält im wesentlichen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Förderstedt des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für die Stationen Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Schleiz und Zwickau der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Dresden, am 23. August 1890. (1911)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Libau-Romnybahn über Gomel-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr ist mit Gültigkeit vom 14./26. August d. J. ein neuer Tarif herausgegeben, welcher zum Stückpreise von 10 ₰ bei der hiesigen Fahrkartenausgabe Südbahnhof käuflich zu haben ist. Die im obenbezeichneten Tarif für Pillau und Memel angegebenen Frachtsätze von den Stationen Grigowowka, Dmitrowka, Talalaewka und Romny gelten vom 7. Oktober cr. n. St. auch für derartige Sendungen über Bachmatsch-Kiew-Grajewo. (1912H&V)
Direktion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. September d. J. wird die an der Strecke Heide - Hvidding, und zwar zwischen Bredebro und Scherrebek belegene Haltestelle Döstrup, welche bislang nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Vieh- und Güterverkehr, jedoch mit Ausnahme von solchen Fahrzeugen etc., welche nur mittelst Kopframpe ent- oder verladen werden können, eröffnet.

Vom gleichen Tage ab wird diese Haltestelle in den Lokal - Güter- und Viehtarif der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn sowie in den Nord-Ostsee-Verbands-Güter- und Viehtarif einbezogen.

Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Frachten ist bis zum Erscheinen entsprechender Tarifnachträge das Nähere auf Anfrage bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 25. August 1890. (1913)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 9. d. Mts. veröffentlichen wir, dass die in Nachtrag X zu Heft 1 und I zu Heft 3 des Verbandstarifs enthaltenen Frachtsätze und die Kurszuschläge zu solchen für die Stationen der Südbahn-Gesellschaft erst am 10. September d. J. in Kraft treten.

Dresden, am 22. August 1890. (1914)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - Oesterreich. - Westungarischer Verband. Am 12. Oktober 1890 gelangt unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Oktober 1884 nebst Nachtrag I—VI ein neuer Tarif für den direkten Verkehr von frischem Obst bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Stationen der Südbahn-Gesellschaft, Station Laibach K. K. Oe. Stb. und von Stationen der vormaligen Ungarischen Westbahn (jetzt K. K. Oesterr. Staatsbahn bezw. Ungar. Staatsbahn) nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt zur Einführung. Der neue Tarif enthält zumeist Tariferhöhungen zufolge Anwendung eines höheren Kurses bei Umrechnung der Oesterr. Antheile. Ferner werden durch denselben die direkten Frachtsätze im Verkehr mit Insterburg, Thorn nnd Tilsit aufgehoben. Abzüge des Tarifs sind bei den Dienststellen in Breslau und Posen zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück zu beziehen.

Breslau, den 26. August 1890. (1915)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Im Verkehr mit den Stationen Kinzenbach, Wiesen, Witzenhausen und Frankfurt a. M. (Sachsenhausen) Hafen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main treten von jetzt ab einige ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Die betheiligten Güterabfertigungen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 26. August 1890. (1916)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rumänische Staatsbahnen. Am 20. August l. J. ist Nachtrag III zum Lokaltarife (Theil II) in Kraft getreten. (1917)

---

2. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von

a) 77 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen,
371 Stück eichenen Weichenschwellen,
b) 4 249 t Normalschienen,
c) 1 007 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschen, Laschenbolzen, Schienennägel und Unterlagsplatten,
d) 1 Stück einfacher Kreuzungsweiche 1 : 9,
4 Stück einfachen Rechtsweichen 1 : 9,
e) 14 Stück Flussstahl-Herzstücken 1 : 9,
10 Stück Flussstahl-Kreuzungsstücken 1 : 9,
f) 12 Stück Weichenzungenschienen aus Flussstahl,
28 Stück Radlenkern aus Flussstahl und

g) 58 000 Stück einfachen, stählernen, federnden Unterlagsringen.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine für

a) am Dienstag, den 9. September d. J., Vormittags 11 Uhr,

b) am Dienstag, den 9. September d. J., Vormittags 12 Uhr,

c) bis g) am Sonnabend, den 13. September d. J., Vormittags 11 Uhr,

versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung

von je 50 ₰ für die unter a, b und g,
„ 1,50 ℳ „ „ „ c,
„ 2 „ „ „ „ d und
„ 1 „ „ „ „ e und f

bezeichneten Gegenstände unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 25. August 1890. (1918)

Materialienbüreau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 69. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 3. September 1890.

Inhalt:

Schnellzuglokomotiven.

Zu den schwierigsten Aufgaben, welche der Lokomotivengenieur zu lösen hat, gehört die Konstruktion einer guten Schnellzuglokomotive. Denn dieser Motor hat den höchsten Ansprüchen hinsichtlich Effekt zu genügen, während diejenigen Hauptmomente, welche eine gute Lokomotive überhaupt kennzeichnen, als Stabilität, Dampferzeugung und Dienstzuverlässigkeit in erhöhter Potenz in Frage kommen und ganz besonders zu berücksichtigen sind. Sodann ist bei Wahl des Materials und Verarbeitung desselben nur das Beste gut genug, kurz — die Schnellzuglokomotive soll nach jeder Richtung hin ein ganz vollkommenes Werk zeigen. Ein eigentlicher Eisenbahn-Schnellläufer, in des Wortes hervorragendster Bedeutung, kann selbstverständlich nur auf langen Flachlandstrecken verkehren, d. h. auf solchen Linien, deren maassgebende längere Steigungen bis 1 : 200, ausnahmsweise auf kürzeren geraden Strecken bis 1 : 100 betragen.

Nach der Formel von Clark sind die Gesammtwiderstände auf waagerechter Bahn in Kilogramm auf die Tonne Bruttogewicht einschliesslich Motor:

$$R = 3{,}6 + \frac{V^2}{1000}$$

wobei V die Geschwindigkeit in Stundenkilometer bezeichnet. Die so gerechneten Widerstände beziehen sich auf die durch Gooch ermittelten Ziffern mit normalen Englischen Fahrbetriebsmitteln; bei scharfen Bahnkrümmungen, langen Wagenzügen und starken Seitenwinden können die Widerstände aber volle 50 % grösser werden. Mit Benutzung der angegebenen Formel und mit Hinzurechnung des Widerstandes der Schwerkraft ergibt sich nun, dass die Gesammtwiderstände theoretisch dieselben sind bei 65 km Geschwindigkeit auf 1 : 100, bei 95 km auf 1 : 200 und bei 120 km auf der Waagerechten, nämlich rund 18 kg auf die Tonne. Der von der Lokomotive abzugebende Effekt (Produkt aus Zugkraft und Geschwindigkeit) wächst dagegen im Verhältniss zur Fahrgeschwindigkeit und wird beispielsweise bei 120 km auf der Waagerechten nahezu die doppelte Anzahl wirklicher Pferdestärken erzeugt werden müssen, als bei 65 km auf 1 : 100 unter gleicher Zugbelastung.

Die Höchstleistung einer modernen zweicylindrigen Schnellzuglokomotive kann bei reichlichen Feuerbuchsen- und Rostflächen zu 1 200 Pferdestärken oder zu 1 200 . 75 = 90 000 kg angenommen werden, wie dies z. B. durch die neueste Praxis auf den Belgischen Staatsbahnen nachgewiesen ist. Die zweifach gekuppelten Maschinen befördern auf langen Steigungen von 1 : 200 Züge von 150 t Brutto-, ausschliesslich des Motorengewichtes, mit 90 Stundenkm Geschwindigkeit, ohne eine Spannungsabnahme in dem 124 m² Gesammtheizfläche enthaltenden Kessel zu erfahren. Mit Hinzurechnung von 80 t Maschinen- und Tendergewicht entspricht der angegebenen

Leistung von 90 000 kg die Ausübung einer effektiven Zugkraft von 3 600 kg. Ausserdem verwenden die Belgischen Staatsbahnen dreifach gekuppelte Schnellzuglokomotiven für die langen Steigungen von 16 ‰ der Luxemburger Linie, Brüssel-Arlon, welche Maschinen 5 t Zugkraft ausüben, dabei aber nicht über 65 Stundenkm zurücklegen, was ebenfalls einem Effekt von 90 000 kg oder von 1 200 Pferdestärken entspricht.

Wenn die höchste Zugkraft einer Flachland-Schnellzuglokomotive zu 4 t angesetzt wird, so können nach dem oben entwickelten Tonnenkoeffizienten von 18 kg 220 t Gesammtgewicht bewältigt werden und zwar mit einer Geschwindigkeit von rund 80 Stundenkm auf 1 : 125. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkm könnte aber nur eine Zugkraft von 2,7 t entwickelt oder 150 t Gesammtlast bewältigt werden, wenn von der Einwirkung der lebendigen Kraft des Zuges abgesehen wird. Dass der Einfluss dieser letzteren unter Umständen ganz bedeutend ist, geht aus der Thatsache hervor, dass mit Maschinen von 1 000 indizirten Pferdestärken Züge von 300 t Gesammtgewicht mit über 130 Stundenkm auf waagerechter Strecke befördert worden sind. Nach der theoretischen Rechnung würde ja dieser Leistung ein dreimal höherer Effekt oder 3 000 Pferdestärken entsprechen. Mit anderen Worten, $^2/_3$ des theoretischen Effektes sind durch lebendige Arbeit geleistet worden. Uebrigens hat man beim Bahnbetrieb nicht nur mit Steigungen und Waagerechten zu rechnen, sondern auch mit Gefällen, und ist deshalb eine gute Schnellzuglokomotive allemal derart zu konstruiren, dass Fahrgeschwindigkeiten von 120 km in der Stunde und darüber mit voller Gewähr eines ruhigen Ganges erreicht werden können.

Die Ausübung einer tangentialen Zugkraft von 4 t erfordert bei einem Reibungskoeffizienten von $^1/_7$ eine Adhäsionsbelastung von 28 t, also 2 gekuppelte Triebachsen; anderseits erfordert die Anlage eines grossen Kessels und die allgemeine Berücksichtigung der Stabilität weitere 2 Laufachsen, welche entweder ebenmässig zu beiden Seiten der mittleren Triebachsen, oder aber in einem zweiachsigen Drehgestell mit Seitenbewegung angeordnet werden können. Die Anordnung mit vorderem Drehgestell entspricht der bekannten Amerikanischen Bauart der Personenzuglokomotiven, und wird bei den neuesten mustergültigen Englischen Expresslokomotiven wieder vielfach verwendet. Die Anlage einer starken Schnellzuglokomotive mit nur 3 Achsen, bezw. 2 Triebachsen und 1 Laufachse, ist bei zulässig hohen Achsdrücken thunlich, wie z. B. bei den neuen Verbundmaschinen der London und North-Westernbahn.

Auch die Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen verwenden verstärkte dreiachsige Verbund-Schnellzuglokomotiven von annähernd denselben Belastungsverhältnissen, wie die London und North-Westernbahn, nämlich 15 t Triebachsendruck und 12 t Laufachsendruck.

Die Amerikaner lassen in der Regel den Schlepptender ebenfalls auf 2 zweiachsigen Drehgestellen laufen, während in England Tender mit 3 festen Achsen gebräuchlich sind. Für die Ausübung von Zugkräften von über 4 t wird man anstatt der zweicylindrigen Maschinen mit dreifach gekuppelten Achsen zweckmässiger vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotiven verwenden, wie solche in Nr. 44 S. 443 d. Ztg. beschrieben worden sind.

Die Verwendung von Lokomotiven mit mehrfacher Expansion, von sogen. Compound- oder Verbundlokomotiven, ist besonders beim Schnellzugdienst mit gleichförmigerer Kräftewirkung auf lange Wege von Wichtigkeit, indem damit eine Steigerung der Gesammtleistung bei weniger Dampf- bezw. Wasser- und Brennmaterialaufwand erzielt wird. Um aber mit mehrfacher Expansion den höchsten Nutzeffekt zu erreichen, ist eine möglichst hohe Kessel- oder Anfangsspannung nothwendig, und verdient deshalb das Vorgehen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn Erwähnung, welche bei ihren neuen zweifach gekuppelten Verbund-Schnellzuglokomotiven mit 15 Atmosphären Kesselüberdruck arbeitet. Es werden dabei stählerne Kessel mit kupfernen Feuerbuchsen verwendet.

Um aber einen grossen Lokomotivenkessel für solch hohen Arbeitsdruck herzustellen, genügt nicht allein die Verwendung der best geeigneten Kupfer-, Stahl- oder Flusseisenbleche in den gerechneten Stärkeverhältnissen, sondern es kommt vor allen Dingen auch auf die Ausführung des Kessels in der Kesselschmiede an. Die Nietung soll, anstatt wie gewöhnlich mit abgebogenen Blechrändern, als doppelte Laschennietung mit äusseren und inneren Laschen ausgeführt werden, indem nur dadurch eine unter jedem Druck beständige Kreisform der Kesselwandungen erzielt werden kann und die Biegungsspannungen in den Nietnähten wegfallen.

Für die Beförderung leichterer Schnellzüge auf Flachlandstrecken mit Höchststeigungen von 1 : 200 wird man dagegen am vortheilhaftesten vierachsige Maschinen mit einer einzelnen freien Triebachse verwenden. Damit kommt man hinsichtlich Kraftabgabe auf die berühmten früheren Schnellläufer nach System Crampton und diejenigen der London und North-Western-Bahn („Lady of the Lake"-Type) zurück, während neuerdings unter andern die Englische North-Eastern-, die Midland-, die London-Brighton- und die Caledonian-Bahn vierachsige Maschinen mit freier Triebachse für höchste Fahrgeschwindigkeiten verwenden (siehe „Unsere Schnellzüge" in Nr. 38 S. 391 d. Ztg.).

Auf der Bahn von Bristol nach Exeter verkehren Schnellzug-Tenderlokomotiven nach folgender Anordnung. Die Maschinen haben eine mittlere freie Triebachse mit 2,75 m Raddurchmesser und zwei zweiachsige, zu beiden Seiten der Triebachse ebenmässig angebrachte Drehgestelle. Die Maschinen, im Dienstgewicht von 42 t laufen vollkommen ruhig bei einer Geschwindigkeit von 80 Engl. Meilen oder von 128 Stundenkm. Der Kohlenverbrauch beträgt durchschnittlich 6,2 kg für das Zugkilometer (siehe „Lokomotive Engineering" by Zerah Colburn, London and Glasgow, William Collins, Sons & Co. 1871). Nach ähnlichen Grundsätzen hat die Lokomotivfabrik von Rogers in Paterson, New Jersey, für die Skaneateles Bahn Personenzug-Tenderlokomotiven hergestellt, welche indessen mit zwei gekuppelten Triebachsen, mit einem vorderen einachsigen Bissell-Drehgestell und einem hinteren zweiachsigen Drehgestell ausgeführt wurden. Auf letzterem sind die Vorräthe von Speisewasser und Kohlen gelagert.

Es ist einleuchtend, dass ein Motor mit mittleren Triebachsen und Drehgestellen an beiden Enden zum denkbar besten Schnell- und Bogenläufer wird, denn infolge des grossen Gesammtradstandes wird sowohl das Schlingern als auch das Nicken der Massen bei hohen Geschwindigkeiten vermieden, während auf der Bogenfahrt die Triebachsen vom äusseren Schienenstrang abgelenkt werden, gleichviel, ob die Maschine vor- oder rückwärts fährt. Die Amerikaner nennen das am vorderen Maschinenende angebrachte Drehgestell sehr bezeichnend den „Pfadfinder"; ein zweites, am hinteren Ende einer Tendermaschine laufendes Drehgestell könnte wohl „Pfadläufer" genannt werden.

Nach diesem Programm habe ich neuerdings einen Schnellzugmotor entworfen. Derselbe ist als Verbund-Tenderlokomotive angeordnet mit zwei mittleren gekuppelten Triebachsen von 2,6 m festem Radstand. An beiden Enden der Maschine ist ein zweiachsiges Drehgestell mit elastischer Seitenbewegung und 2 m Radstand angebracht. Auf dem hinteren Drehgestell befinden sich die Vorräthe an Speisewasser und Kohlen.

Die Hauptabmessungen der Lokomotive sind:

Cylinderdurchmesser	470 u. 710	mm
Kolbenhub	610	„
Triebraddurchmesser	2 000	„
Laufraddurchmesser	1 000	„
Fester Radstand	2 600	„
Gesammt-Radstand	10 600	„

Heizfläche, Feuerbuchse	12 m²
„ Röhren	112 „
„ Gesammt-	124 „
Rostfläche	2,7 „
Kesselüberdruck	12 Atm.
Effektive Zugkraft bei 50%	4000 kg
Raum für Wasser	10 t
„ „ Kohlen	2 „
Dienstgewicht mit vollen Vorräthen	66 „
Adhäsionsgewicht	28 „
Leergewicht	50 „

Bei Anlage von seitlichen Wasserkasten kann der Raum für Wasser bis auf 14 t und derjenige für Kohlen bis auf 4 t erhöht werden, wobei sich ein grösstes Dienstgewicht von rund 72 t ergibt, nämlich 30 t Adhäsion, 20 t auf dem vorderen Drehgestell und 22 t auf dem hinteren Drehgestell.

Vergleicht man die in der Liste enthaltenen Konstruktionsverhältnisse mit denjenigen der zweifach gekuppelten Schnellzuglokomotive der Belgischen Staatsbahnen, welche auf der letzten Pariser Ausstellung vorgeführt wurde, so ergibt sich eine ganz gleiche Leistungsfähigkeit hinsichtlich Zugkraft und Verdampfung; die Buchsen- und Röhrenheizflächen sind in der That genau dieselben. Die Vortheile der Tenderlokomotive mit doppelten Drehgestellen gipfeln aber in folgenden Hauptpunkten:

1. Vermehrung des Gesammtradstandes bei gleichzeitiger Verminderung des festen Radstandes, also grössere Stabilität und leichtere Bogenfahrt der doppelt gegliederten Tenderlokomotive.
2. Verminderung des todten Motorengewichtes um 14 t oder 18%.
3. Vollkommenes Ebenmaass des Gehwerkes, also geringere Erstellungs- und Unterhaltungskosten der Lokomotive.
4. Grössere Schonung des Bahnoberbaues.

Nach obigen Ausführungen werden die Schnellzuglokomotiven für grosse Leistungen, je nach der beanspruchten Zugkraft, und wenn von der Cylinderanordnung abgesehen wird, in folgende Hauptklassen eingetheilt werden können:

I. Lokomotiven mit Schlepptender.

a) Eine freie Triebachse und zwei Laufachsen, bezw. ein zweiachsiges Drehgestell und eine feste Laufachse.

b) Zwei gekuppelte Triebachsen und eine Laufachse mit Seitenbewegung.

c) Zwei gekuppelte Triebachsen und ein zweiachsiges Drehgestell.

d) Zwei gekuppelte Triebachsen und eine vordere und eine hintere Laufachse, wovon entweder eine oder beide mit Seitenbewegung angeordnet sind.

II. Tenderlokomotiven.

a) Eine freie Triebachse und zwei zweiachsige Drehgestelle.

b) Zwei gekuppelte Triebachsen und zwei zweiachsige Drehgestelle.

c) Vierachsige Doppellokomotiven.

Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen sind fortwährend bestrebt die Leistungsfähigkeit ihrer Fahrbetriebsmittel zu vermehren. Möge dies nun nach dieser oder jener Richtung hin geschehen — eins steht fest, dass man mit dem Ausland zum mindesten Schritt halten, wenn nicht voranschreiten sollte.

Und wenn meine Arbeit diesem Fortschritt dienen kann, so habe ich damit nur einen Theil des Dankes gezollt, welchen ich einem grossen Reiche schulde, das mich gastlich innerhalb seiner Marken aufgenommen hat.

München, im September 1890. A. Brunner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Grosspostwitz - Cunewalde (8,42 km) der Sächsischen Staatseisenbahnen und Zwiesel - Grafenau (31,52 km) der Bayerischen Staatseisenbahnen, von denen die erstere am 15. d. Mts., die letztere am 1. d. Mts. eröffnet werden soll, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Die geschäftsführende Verwaltung hat dieses Verzeichniss — unter Aufhebung des im Juni 1887 erschienenen Verzeichnisses nebst Nachträgen — neu herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3486 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3500 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 3501 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3528 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Schmalspurbahn Wermelskirchen - Burg (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3533 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt vom 30. v. Mts. bis 2. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aenderung der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Juni d. J. hat der § 27 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 1. Juli d. J. an die nachstehende Fassung erhalten:

> Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven wird durch die Landesaufsichtsbehörde festgestellt. Grössere Geschwindigkeiten als 30 km in der Stunde bis zu der grössten zulässigen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde dürfen nur gestattet werden auf normalspurigen Bahnstrecken mit eigenem Bahnkörper und nur für Personenzüge, welche nicht mehr als 20 Wagenachsen führen und mit durchgehenden Bremsen versehen sind.
>
> Die nach § 24, Absatz 1, mindestens erforderliche Anzahl der zu bremsenden Räderpaare muss bei Geschwindigkeiten von mehr als 30 km in der Stunde um ein gewisses Maass erhöht werden, welches von der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes festzusetzen ist.
>
> Die Betriebsmittel, welche in diese schnellfahrenden Züge eingestellt werden, müssen den bezüglichen Bestimmungen in den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands entsprechen.

Erforderliche Bremskraft für diejenigen Züge der Bahnen untergeordneter Bedeutung, welche mit einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 30 km in der Stunde befördert werden.

Durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 3. Juli d. J. sollen für diejenigen Züge der Bahnen untergeordneter Bedeutung, welche mit einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 30 km in der Stunde befördert werden, hinsichtlich der erforderlichen Bremskraft folgende Bestimmungen maassgebend sein:

1. In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender und an der Lokomotive so viele Bremsen bedient sein, dass durch die letzteren mindestens der aus nachstehendem Verzeichniss

zu entnehmende Prozentsatz der im Zuge befindlichen Wagenachsen gebremst werden kann:

Auf Neigungen von ‰	vom Verhältniss	Bremsapparate bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 30 km in der Stunde
0	1:00	10
2,5	1:400	14
5,0	1:200	18
7,5	1:133	21
10,0	1:100	25
12,5	1:80	29
15,0	1:67	32
17,5	1:57	36
20,0	1:50	39
22,5	1:44	43
25,0	1:40	47
mehr als 25,0	mehr als 1:40	50

2. Bei der hiernach auszuführenden Berechnung der Bremsenzahl ist folgendes zu beachten:
   a) Für Neigungen, welche zwischen den in dem Verzeichnisse aufgeführten liegen, gilt jedesmal die grösste der dabei in Frage kommenden Ziffern für die Bremsprozente.
   b) Die Bremsprozente sind für die stärkste, auf der fraglichen Bahnstrecke vorkommende Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche sich ununterbrochen auf eine Länge 1000 m oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1000 m, so ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längenschnitts, welche bei 1000 m Entfernung den grössten Höhenunterschied zeigen, als stärkstgeneigte Strecke anzusehen.
   c) Der bei der Berechnung der erforderlichen Anzahl von Bremsachsen sich etwa ergebende überschiessende Bruchtheil ist stets als ein Ganzes zu rechnen.

Betriebsergebnisse im Monat Juli d. J.

Die vom Reichs - Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 007,70 Kilometer, folgendes: Im Juli d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 30 795,87 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 5 211,83 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 53 Bahnen mit zusammen 34 534,86 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 1 472,84 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts - Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 ℳ entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 504 868 829 ℳ (253 997 500 ℳ Stammaktien, 71 507 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 179 364 329 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 902,87 km, so dass auf je 1 km 173 921 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Juli die Strecken Sarnau-Frankenberg 26,00 km, Bensberg - Hoffnungsthal 11,20 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) und Gifhorn - Meine 9,52 km (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg), am 15. Juli Pratau-Torgau 41,75 km (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt), Freiberg - Halsbrücke 7,45 km, Berthelsdorf - Grosshartmannsdorf mit der Zweigbahn Brand - Langenau 15,96 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und Wangen - Hergatz 2,10 km (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen). Ferner sind am 1. Juli die Unterelbesche Eisenbahn (106,82 km), die Schleswig-Holsteinische Marschbahn (237,80 km), die Westholsteinische Eisenbahn (99,80 km) und die Wernshausen - Schmalkaldener Eisenbahn (6,88 km) in das Eigenthum und die Verwaltung des Preussischen Staates übergegangen. Seit dem 1. Juli erfolgt der Betrieb der bis dahin für Rechnung des Baufonds verwalteten Braunschweigischen Landeseisenbahn (80,45 km) für Rechnung des Betriebsfonds.

Eröffnung von Stationen.

Crefelder Eisenbahn. Am 15. August d. J. ist die neue Uebergangsstation Viersen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet und die bisherige Haltestelle Viersen-Rahser aufgehoben worden.

Central-Wagen-Abrechnungsbüreau der Preussischen Staatsbahnen.

Am 1. Oktober d. J. tritt eine neue „Dienstanweisung für das Central-Wagen-Abrechnungsbüreau der Preussischen Staatsbahnen" unter Aufhebung der am 1. April 1881 eingeführten Instruktion in Kraft.

Die erstere nebst den entsprechenden Formularen ist in Nr. 19 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" vom 23. v. Mts. zum Abdruck gebracht.

Schwerin-Crivitz-Parchim.

In Mecklenburg steht ein neuer Bahnbau in Aussicht Die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn beschloss bekanntlich noch als Privatbahn den Bau der Bahn Schwerin - Crivitz; die Grossherzogliche Generaldirektion ist jetzt mit den Vorarbeiten für die Fortführung der Bahn von Crivitz nach Parchim beauftragt worden.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die „Voss. Ztg." schreibt: Im Betriebe der Stadt- und Ringbahn sind besondere Veränderungen in Aussicht genommen. Namentlich soll durch baldmöglichste Einführung des Dreiminuten-Betriebes zu Zeiten des stärksten Verkehrs und durch eine wesentliche Verstärkung der Wagenzüge die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn derartig gesteigert werden, dass unter Umständen in der Stunde etwa 18 Züge mit etwa 12 000 Plätzen befördert werden können. Diese Maassnahmen erfordern selbstverständlich zunächst die Ausführung besonderer baulicher Einrichtungen, sowie eine bedeutende Vermehrung der Lokomotiven und Wagen der Stadtbahn; auch ist es, um stärkere Züge als bisher bilden zu können, erforderlich, die Stadtbahnwagen, in gleicher Weise wie die Wagen der Fernzüge, mit durchgehenden Zugapparaten auszurüsten. Zur Entlastung der Stadtbahnzüge ist ferner die Einrichtung des Lehrter, sowie des Görlitzer Bahnhofes für den Personenverkehr nach Halensee und dem Grunewald ins Auge gefasst; ausserdem die Vermehrung der Ringbahnzüge von dem Potsdamer Bahnhofe aus. Dies erfordert jedoch erst noch eine Vermehrung der Geleise usw., so dass die Umgestaltung noch nicht so schnell zu erwarten steht.

Prignitzer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresberichte hat der Personenverkehr in 1889/90 eine Zunahme in der Zahl der Reisenden um etwa 5,4 % erlangt, dagegen in der Einnahme um nur 2,5 %. Infolge dessen ist der Durchschnittsertrag für den Reisenden auf 0,98 ℳ gegen 1,01 ℳ im Vorjahre zurückgegangen. Im Güterverkehr steht einer Zunahme der beförderten Tonnen von etwa 43 % eine Zunahme in den Einnahmen von etwa 27 % und der Durchschnittsertrag für die Tonne von nur 1,60 ℳ gegen 1,79 ℳ, für das Tonnenkilometer von 6,02 ₰ gegen 6,49 ₰ des Vorjahres gegenüber. Die Ursache liegt darin, dass namentlich der Durchgangsverkehr gegen den Lokal- und direkten Verkehr wesentlich gewachsen ist. Der Abschluss gestaltet sich wie folgt: Uebertrag 6 643 ℳ, Summe der Betriebseinnahmen 248 623 ℳ, hierzu Rücklagen für den Erneuerungsfonds 6 065 ℳ, Summe der Betriebsausgaben 114 663 ℳ, Ueberschuss 146 669 ℳ Es gehen ab zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds 19 886 ℳ, für die Spezialreserve 2 700 ℳ Weiter werden verwendet zur Verzinsung und Amortisation des Darlehns der Betriebsgaranten 2 255 ℳ, Dividende für Prioritätsaktien 4,5 % = 60 750 ℳ, Dividende für Stammaktien 1,5 % = 20 250 ℳ, Rücklage in Erneuerungsfonds 3 000 ℳ, Rücklage in den Reservefonds 4 050 ℳ, Eisenbahnsteuer 2 076 ℳ, vertragsmässige Gewährung an die Betriebsgaranten für Betriebsrisiko usw. 21 584 ℳ, zum Vortrag 11 326 ℳ

Auf der Tagesordnung der diesjährigen, auf den 27. September d. J. nach Perleberg einberufenen Generalversammlung steht u. a. ein Antrag auf Bewilligung von 2 000 ℳ zur Ausführung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn Wittstock-Landesgrenze gegen Mirow.

Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Im Personenverkehr hat sich die Zahl der Reisenden im verflossenen Geschäftsjahre von 85 012 auf 92 026 und die Einnahme von 42 754 ℳ auf 45 405 ℳ erhöht. Im Güterverkehr hat eine Zunahme der beförderten Tonnen von 77 181 t auf 106 389 t stattgefunden, während die Einnahme von 60 014 ℳ auf 70 508 ℳ gestiegen ist. Der Abschluss gestaltet sich wie folgt: Summe der Betriebseinnahmen 119 715 ℳ, Summe der Betriebsausgaben 73 533 ℳ, Ueberschuss 46 181 ℳ Davon gehen ab zu konzessions- und statutenmässigen Rücklagen in den Erneue-

rungsfonds 6 145 ℳ. Für den Reservefonds werden 500 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 4 775 ℳ und zur Zahlung nicht fixirter Tantiemen 29 240 ℳ verwendet und ausserdem zur Verfügung des Magistrats 13 855 ℳ gestellt.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht für 1889/90 sind in der Roheinnahme von 166 501 ℳ 3 937 ℳ enthalten, welche dem Betriebsunternehmer bezw. der Gesellschaft allein zukommen. Von den verbleibenden 162 563 ℳ sind der Gesellschaftskasse kontraktlich zugeflossen 45 % mit 73 153 ℳ. Die direkten Ausgaben der Gesellschaft an Zinsen, Schuldenabtrag, Pachten und sonstigen Kosten der allgemeinen Verwaltung haben dagegen 7 281 ℳ betragen, ferner haben zur Bestreitung der Bahnverbesserungen 8 000 ℳ und als Extrareserve für einen Brandschaden 6 500 ℳ zurückgestellt werden müssen. Der Ueberschuss des Jahres 1889/90 beziffert sich auf 51 377 ℳ. Davon sind zurückzulegen in den Erneuerungsfonds 13 330 ℳ, in den Reservefonds 1 200 ℳ, in den Bilanz-Reservefonds 2 569 ℳ. Die Direktion schlägt vor, den verbleibenden Reingewinn von 34 278 ℳ satzungsgemäss wie folgt zu verwenden: 1. zur Zahlung einer Dividende von 4,5 % auf 402 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien Litr. A 18 090 ℳ, 2. den Rest zur Zahlung von etwa 3,7 % Dividende auf 438 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien Litr. B 16 188 ℳ.

Der Geschäftsbericht ergibt, dass im Berichtsjahre das Projekt der Zweigbahn Quickborn-Himmelmoor-Barmstedt eine Förderung nicht erfahren hat. Auf der Strecke Ulzburg-Kaltenkirchen hat eine wesentliche Verbesserung der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn stattgefunden. Der Betrieb des Werkstättengebäudes in Eidelstedt ist erst seit dem 1. Juni d. J. in vollem Gange.

Elektrische Eisenbahn.

Auf der Eisenbahn Hildburghausen-Heldburg werden nach dem „Berl. Act." gegenwärtig Versuche mit einer neuen Art des elektrischen Betriebes unternommen. Während nämlich bei den elektrischen Bahnen auf der Bremer Ausstellung und bei Frankfurt a/M. die oberirdische Stromzuleitung angewandt wird, hat hier die Hannoversche Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co. Versuchsfahrten mit einem in Zürich von Oerlikon hergestellten Akkumulatorenwagen ausgeführt. Es sollte festgestellt werden, ob ein derartig vervollkommneter Betrieb auf Strassenbahnen durchführbar ist. Bei dem Versuche wurde eine 30 km lange Strecke, auf welcher Kurven mit einem Krümmungshalbmesser von 60 m und Steigungen von 1 : 40 vorkommen, in einer Geschwindigkeit von 5 km in der Stunde durchfahren. Ein weiterer Versuch mit eigenartig gebauten und elektrisch beleuchteten Personenwagen steht unmittelbar bevor.

Leipziger Pferdebahn-Aktiengesellschaft.

Die Roheinnahme für das am 30. Juni 1890 beendete Betriebsjahr beträgt rund 86 148 £ und die Ausgabe 63 683 £ gegen 77 604 £ bezw. 55 982 £ im Vorjahre. Das Kapital ist durch Ausgabe von 2 500 neuen Aktien und 350 Stück Obligationen um 33 750 £ erhöht worden. Für den Betrieb sind vorhanden 142 Wagen und 821 Pferde. Der Tilgungsfonds ist um 4 675 £ vermehrt worden und beträgt jetzt 29 179 £, wogegen 29 150 £ Obligationen gekündigt und zur Rückzahlung gezogen wurden, so dass jetzt 27 900 £ im Besitze der Gesellschaft sind. Das Ergebniss des laufenden Betriebsjahres ist sehr zufriedenstellend, ebenso die Einnahme von den neuen Linien (Schlachthof und Kaiser Wilhelmstrasse). Die Ausgabe der neuen Aktien ist beendet. Unter Berücksichtigung der Obligationszinsen, der Abschlagsdividende und des Tilgungsfonds, sowie aller anderen Verbindlichkeiten verbleibt ein Reingewinn von 7 440 £, aus welchem die Direktion die Vertheilung einer Dividende von 4 % für 6 Monate auf die Vorzugs- und gewöhnlichen Aktien vorschlägt, was mit der im März bezahlten Abschlagsdividende ein Erträgniss von 7 % für das Betriebsjahr ergibt. Nach Abzug der hierzu nöthigen 5 996 £ verbleibt ein Rest von 1 444 £, welcher auf neue Rechnung vorgetragen worden ist. Befördert wurden 15 651 970 Personen gegen 12 970 557 im Vorjahre.

Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaften.

Dem „Hamb. Fremdenblatt" entnehmen wir nachstehende interessante Zusammenstellung über die Pferdebahnen in Hamburg und Altona.

Bereits am 16. August 1866, nachdem der Pferdebahnbetrieb auf der Linie Berlin-Charlottenburg am 22. Juni 1865 eröffnet war, wurde in Hamburg die Linie Hamburg-Wandsbek in Betrieb gesetzt. In den Betrieb der gegenwärtig bestehenden Hamburg-Altonaer Pferdebahnlinien theilen sich folgende 4 Gesellschaften:

1. Strasseneisenbahn-Gesellschaft, welche aus der früheren, im Jahre 1866 gegründeten Hamburgischen Pferdeeisenbahn-Gesellschaft hervorgegangen und das älteste und umfangreichste Unternehmen dieser Art in Hamburg ist.*) Dem Betriebe derselben unterstehen gegenwärtig folgende 18 Linien:

Wandsbek, Barmbek über Graumannsweg, Barmbek über Mühlendamm, Barmbek-Mühlendamm-Holstenthor (nur während der Ausstellung 1889), Eimsbüttel über Dammthor, Schlump, Hoheluft, Hamm, Langerzug, Uhlenhorst-Rothbm., Mittelweg, Ohlsdorf, Rothenburgsort, Horn, Ringbahn einschl. Zweigbahn, Adolphsplatz-Langf., Brandstw.-Eimsbüttel, Hammerbrook.

Auf sämmtlichen Linien der Strasseneisenbahn wurden im Jahre 1889 29 305 036 Personen befördert; vor 10 Jahren belief sich die Gesammtbeförderung auf 6 Millionen Fahrgäste; dies zeigt, in welchem grossen Umfange der Verkehr innerhalb eines Jahrzehnts gewachsen ist.

2. Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft, welche ihren Betrieb im Jahre 1878 eröffnet hat. Die einzige Linie dieser Gesellschaft — Hamburg-Altona — durchschneidet die Verkehrsadern der beiden Städte, und da sie überhaupt sogenannte todte Strecken nicht durchläuft, ist auch ihre Rentabilität eine stets gute geblieben. Es wurden ihm Jahre 1889 geleistet: 135 519 Doppelfahrten, mit denen 7 998 507 Personen befördert wurden, dagegen im Jahre 1888 124 314 Doppelfahrten, mit denen 7 193 865 Personen befördert wurden.

3. Grosse Hamburg-Altonaer Strassenbahn-Gesellschaft, deren Betriebseröffnung am 16. September 1887 erfolgte, und welche die Jahre 1888 und 1889 mit einem Ausfall abgeschlossen hat. Die alte Linie der Gesellschaft — Hochbahn — durchschneidet den wenig rentablen Südtheil der Stadt Altona bis an die Westgrenze. Die Gesellschaft hat von den Behörden Altonas die Erlaubniss erwirkt, ihren dortigen Verkehr ganz namhaft einschränken zu dürfen, so dass der verkehrsreiche Theil der Linie öfter, der nach Altona durchgehende weniger verkehrsreiche Theil seltener befahren wird. Im Jahre 1889 wurden 3 693 583 Personen befördert, gegen 3 425 033 Personen im Jahre 1888.

Nunmehr stehen im Betriebe der Gesellschaft folgende 3 Linien:

a) Altona-St. Georg (die alte Stammlinie oder Hochbahn).
b) Hafenstrasse-St. Georg (die abgekürzte Stammlinie),
c) Hohenfelde-St. Pauli, deren Betriebseröffnung im Mai d. J. erfolgte.

4. Hamburg-Altona und North Western Tramways Co., limited. Im Betriebe dieser Gesellschaft stehen folgende 4 Linien:

a) Altonaer Ringbahn,
b) Rödingsmarkt-Eimsbüttel,
c) „ -Hoheluft,
d) „ -Holstenstrasse,

auf welchen im Jahre 1889 zusammen 6 269 939 Personen befördert wurden.

Bezüglich des Betriebes der Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaften dürften noch folgende vergleichende Ziffern ein allgemeines Interesse für sich in Anspruch nehmen:

		Strasseneisenbahngesellschaft	Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft	Grosse Hamburg-Altonaer Strassenbahngesellschaft	Hamburg-Altona u. North Western Tramways Co.
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Betriebseinnahmen	1889	3 736 955	888 207	393 880	695 254
	1888	3 330 966	817 671	369 833	569 130
Gefahrene Wagenkilometer		7 956 914	1 506 023	987 367	—
Beförderte Personen	1889	29 305 036	7 998 507	3 693 583	6 269 940
	1888	25 595 719	7 193 865	3 425 033	5 144 312
Einnahme für das Wagenkilometer		46 96 ₰	58,98 ₰	39,49 ₰	—
Einnahme für die beförderte Person		12,01 „	11,10 „	10,65 „	—

Welch grossartigen und überraschend schnellen Entwickelungsgang der Pferdebahnverkehr seit seiner Betriebseröffnung im Jahre 1866 genommen, ergibt sich aus nachstehenden Zahlen. Es belief sich die Gesammtbeförderung im Jahre 1866 auf 454 481 Personen, 1867 auf 1 432 957, 1870 auf

*) Die Strasseneisenbahn-Gesellschaft erhielt soeben (Ende August d. J.) ausser der Verlängerung der Konzession auf 25 Jahre Konzessionen für verschiedene neue Linien, welche voraussichtlich eine Erhöhung des Aktienkapitals um 3 Millionen Mark erfordern werden.

2 240 000, 1875 auf 3 349 000, 1880 auf 6 877 000, 1884 auf 20 419 000 und 1888 auf 43 932 000 Personen.

Unter Hinzurechnung der Abonnenten darf die im Jahre 1889 durch die Pferdebahnen erfolgte Personenbeförderung auf mindestens 50 Millionen Fahrgäste veranschlagt werden.

Betreffs der finanziellen Verhältnisse der 3 Hamburger Gesellschaften bemerken wir noch, dass die gezahlte Dividende bei der Strasseneisenbahn-Gesellschaft 5% im Jahre 1889 gegen je $5^1/_2$% in den beiden Vorjahren und bei der Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft 13% im Jahre 1889 gegen 13% im Jahre 1888 und 11% im Jahre 1887 betrug, während die Grosse Hamburg-Altonaer Strassenbahn in den Jahren 1889 und 1888 einen Einnahmeausfall zu verzeichnen hatte. Die von der letzteren Gesellschaft für das Jahr 1887 gezahlte Dividende betrug 2¼%.

Die XXXI. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure

fand dieses Jahr in Halle a/S., dem Sitz des Thüringer Bezirksvereins, in der Zeit vom 17. bis 20. August statt. Nach einer dreitägigen Vorberathung der auf der Tagesordnung der Hauptversammlung stehenden Gegenstände durch den aus dem engeren Vorstand und den Abgeordneten der Bezirksvereine bestehenden Gesammtvorstand wurde die erste Vereinssitzung am 18. August durch den Vorsitzenden, Maschinenfabrikant Blecher-Unter-Barmen, mit einer an die zahlreich erschienenen Theilnehmer und insbesondere an den Vertreter der Königlichen Staatsregierung Berghauptmann v. d. Heyden-Rynsch, den Rektor der Universität Halle-Wittenberg Professor Dr. Bernstein sowie an den Ober-Bürgermeister Staude-Halle gerichteten Begrüssung eröffnet. Der Vorsitzende gab alsdann einen kurzen Rückblick über das abgelaufene Vereinsjahr. Aus demselben heben wir hervor, dass Geheimrath Professor Dr. Grashof, welcher 34 Jahre hindurch die dem Vereine eigene Vertrauensstellung eines Direktors in höchst erspriesslicher und ehrenvoller Weise bekleidete, sich entschlossen hat, sein Ehrenamt aus Gesundheitsrücksichten und im Hinblick auf die sich steigernde Arbeitslast niederzulegen. Der Vorsitzende gab mit bewegten Worten dem Danke Ausdruck, zu dem der Verein seinem bisherigen Direktor verpflichtet sei. — Nachdem die obengenannten Herren die Begrüssung des Vorsitzenden im Namen ihrer Auftraggeber erwidert hatten, nahm Generalsekretär Th. Peters das Wort zur Erstattung des Geschäftsberichtes, aus welchem hervorgeht, dass sich die Mitgliederzahl im letzten Jahre um 345 vermehrt hat und auf rund 6 900 gestiegen ist, die sich auf 31 Bezirksvereine vertheilt. Von bemerkenswerthen Ereignissen und Arbeiten des Vereins erwähnte der Berichterstatter u. a. die Enthüllung des Robert Mayer-Denkmales in Stuttgart, den Bericht über die Organisation der technischen Mittelschulen und die Herausgabe einer Litteraturübersicht. Die finanzielle Lage des Vereins wurde als eine sehr erfreuliche bezeichnet. Die Reihe der Vorträge wurde durch einen solchen von Georg Schimming-Charlottenburg über die Ausnutzung der Brennstoffe eröffnet. Der Vortragende besprach die in unseren derzeitigen Feuerungsanlagen nur sehr unvollkommene Ausnutzung der Brennstoffe und suchte die Höhe der hierbei eintretenden Verluste an einem Beispiele zahlenmässig nachzuweisen, indem er den bei unvollständiger Verbrennung von $1^1/_4$ Millionen Tonnen Brennstoff in Berlin durch das Entweichen von Theer und Ammoniak als Rauch entstehenden Verlust auf ¼ Million Mark, den Geldwerth der wegen mangelhafter Wirkungsweise der Feuerung verloren gehenden Wärmemengen aber allein bei den etwa ½ Millionen Tonnen, welche in den Berliner Dampfkesselfeuerungen verbrannt werden, auf $1^3/_4$ Millionen Mark jährlich beziffert. Der Vortragende glaubt, dass diesem Verluste grösstentheils durch Vergasung der Brennstoffe in besonderen grossen Fabrikanlagen abzuhelfen sein werde, von denen zugleich gepresste Luft, Druckwasser und Elektrizität erzeugt und den Stadtbewohnern durch Leitung zugeführt werden könnte.

Direktor Kurt hielt sodann einen Vortrag über die Bitterfelder Thonindustrie. Die Entwickelung der Industrie Bitterfelds beginnt mit der Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn im Jahre 1857. Infolge der Zunahme der Bauthätigkeit und der günstigen Verbindungen mit grossen Städten steigerte sich die Produktion der mit den Braunkohlenwerken verbundenen Ziegeleien und Verblendsteinfabriken (Greppiner Werke) ganz bedeutend, sodass jetzt jährlich etwa 55 Millionen Klinker, porige Steine, Verblender, Terracotten usw. hergestellt werden. Einen beachtenswerthen Theil der Bitterfelder Industrie bildet die Herstellung von Thonröhren. Im Jahre 1863 erbaute der damalige Abtheilungsbaumeister Polko das erste Thonröhrenwerk; heute fertigen 7 solcher Werke jährlich gegen 55 000 t Thonwaaren. An diese Mittheilungen reihte der Vortragende ausführliche Angaben über den Gang der Herstellung, über die Leistungsfähigkeit der Maschinenanlagen und über das Trockenverfahren.

Den dritten Vortrag hielt Thede über die Paraffin- und Mineralölindustrie der Provinz Sachsen. Die Anfänge dieser Industrie zeigten sich in den fünfziger Jahren; doch war zunächst der Erfolg wegen mangelhafter Erzeugnisse und unrichtiger Ertragsberechnungen nur gering. Jetzt sind die Einrichtungen und Verfahren in hohem Grade vervollkommnet. Den Rohstoff der Fabrikation bildet die erdige Braunkohle (Schweelkohle), von welcher gegenwärtig in 96 Schweelereien etwa 12 Millionen Hektoliter verschweelt werden, wozu etwa 7 Millionen Hektoliter Feuerkohle erforderlich sind. Es werden daraus gegen 560 000 Metercentner Theer gewonnen, welcher heute in 15 Fabriken verarbeitet wird und etwa 16 bis 18% Paraffin, 50% Oele aller Gattungen und etwa 10 bis 12% Nebenprodukte gibt. Ein Verkaufssyndikat in Halle bringt alle noch vor einigen Jahren wenig gefragten schweren Paraffinöle zu guten Preisen unter, weil letztere jetzt viel zu Schmier- und Vergasungszwecken gebraucht werden; alle Produkte der Paraffin- und Mineralölindustrie haben eine Preissteigerung erfahren und werden sehr begehrt.

An die durchweg mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vorträge reihte sich das mit zahlreichen Trinksprüchen gewürzte Festmahl, an welchem etwa 500 Festgenossen, darunter zahlreiche Damen, theilnahmen. Hierauf wurde eine Wasserfahrt auf der Saale bis Cröllwitz und zurück nach der Saaleinsel Peissnitz unternommen, wo die Stadt Halle dem Verein ein Gartenfest bereitete, das mit einer Beleuchtung der Saaleufer und einem Feuerwerk schloss.

In der Sitzung vom 19. August wurde der Antrag des Gesammtvorstandes auf Annahme der von ihm vorgelegten Vereinssatzungen sowie der damit zusammenhängenden Anträge, betreffend die Nachsuchung von Korporationsrechten, einmüthig genehmigt und nach Ernennnng zweier Ehrenmitglieder (Maschinenfabrikant Eduard Becker-Berlin und Direktor Simon Schiele-Frankfurt a/M.) die Neuwahl der Vorsitzenden und Beisitzer vorgenommen. Hieran reihten sich die Berichte von Th. Peters über die Herausgabe eines Litteraturverzeichnisses und über die technischen Mittelschulen. Professor Bach-Stuttgart berichtete über die Frage der Rauchbelästigung in grossen Städten und empfahl den Antrag des Gesammtvorstandes, nach welchem 2 Preisausschreiben — das eine bezüglich der Dampfkesselfeuerungen, das andere bezüglich der Haushaltsfeuerungen — erlassen werden sollen. Der Antrag wurde unter Bewilligung eines Preises von 3 000 ℳ für jede Aufgabe und eines Zuschlages bis zu je 1 000 ℳ für die Zeichnungen angenommen. Ferner bewilligte die Versammlung jährlich 3 000 ℳ auf die Dauer von 6 Jahren als Zuschuss zu den Kosten der Umwandlung der Kölner Maschinenbauschule in eine technische Mittelschule. Schliesslich wurden Düsseldorf und Duisburg als Versammlungsorte für die nächste Hauptversammlung gewählt.

Die Sitzung vom 20. August war vorzugsweise der Erledigung geschäftlicher Vereinsangelegenheiten gewidmet. Denselben folgte ein Vortrag von P. Nösselt über die Maschinen im Bergwerks- und Hüttenbetrieb der Mansfelder Gewerkschaft. Der Vortragende schilderte die infolge des grossartigen Aufschwunges der Gewerkschaft in den Jahren 1876—1884 nothwendig gewordene Aufstellung vieler neuer Maschinen und Dampfkessel, die beweglichen Anlagen zum Abteufen neuer Schächte (Luftpumpen, Wasserhaltungseinrichtungen usw.), die Seil-, Ketten- und Lokomotiv-Förderungsanlagen und die 28 km lange Bergwerksbahn.

Den Schluss der Hauptversammlung bildeten Ausfahrten einzelner Abtheilungen nach Thüringen (Besichtigung der Champagnerfabrik in Freyburg), dem Mansfelder und dem Weissenfels-Zeitzer Bergwerksgebiet (Einweihung des Denkmals zur Erinnerung an die im Jahre 1785 in Betrieb gesetzte Dampfmaschine in Hettstedt, Besichtigung des Tagebaues der Gerstewitzer Braunkohlengrube und der Theerschweelereien der Sächsisch-Thüringischen Aktiengesellschaft, ferner der Mineralöl- und Paraffinfabrik der A. Riebeck'schen Montanwerke), sowie nach dem Bitterfelder Industriebezirk zur Besichtigung der Greppiner Werke usw. Am 21. August fand noch ein Ausflug nach dem Harz statt, wobei der Sächsisch-Anhaltische Bezirksverein die Führung übernommen hatte.

Aus Italien.

Statistik der Roheinnahmen.

In den Angaben des „Monitore delle str. ferr.“, welcher in früheren Jahren Uebersichten über die mehr als 100 000 L. Roheinnahme erbringenden Bahnhöfe des Königreiches gab (aus denen wir Auszüge mittheilten. D. Red.), ist diesmal nur eine Zusammenstellung von 65 Städten nach einem veränderten Gesichtspunkte wahrnehmbar. Diese bezieht sich jedoch in ihrer Beschränkung auf die Haupt-Verkehrsmittel-

punkte der vier grossen Netze der Mittelmeer-, Adria-, Sizilischen und der Königlich Sardinischen Gesellschaft, insoweit sie mehr als eine halbe Million Lire an Roheinnahme aufweisen. Die ersten 14 Orte, welche mehr als 1 700 000 L. aufbrachten, gehören ausschliesslich dem Festlande an, während die übrigen 51 theilweise auf den grossen Inseln liegen. Bei jeder Stadt sind ausser sämmtlichen Bahnhöfen einschliesslich der See- und Hafenladestellen auch die Zolleinkünfte und etwaige sonstige Agenturen berücksichtigt worden. Zur Abkürzung ist das für Rechnung des Mittelmeernetzes Vereinnahmte mit M, des Adrianetzes mit A, des Sizilischen Netzes mit Si und der Königlich Sardinischen Gesellschaft mit Sa bezeichnet. Für Adria- und Sardinisches Netz gilt als Betriebsjahr dasKalenderjahr 1889, für die beiden anderen deren gewöhnliches Rechnungsjahr 1. Juli 1888 bis 30. Juni 1889.

Hiernach brachten auf:

1. Mailand M 8 888 056, A 7 125 095, zusammen 16 013 151 L.; 2. Rom M 7 274 318, A 6 507 389, zusammen 13 781 707 L.; 3. Genua M 10 367 267 L.; 4. Turin M 9 772 163 L.; 5. Neapel M 5 213 012, A 2 563 091, zusammen 7 776 103 L.; 6. Florenz M 2 074 459, A 4 737 694, zusammen 6 812 152 L.; 7. Bologna A 4 494 307 L.; 8. Venedig A 4 035 453 L.; 9. Livorno M 1 697 483, A 1 019 380, zusammen 2 716 854 L.; 10. Savona M 2 481 722 L.; 11. Verona A 2 195 779 L.; 12. Brescia A 1 913 625 L.; 13. Pisa M 1 334 731, A 431 646, zusammen 1 766 378 L.; 14. Sampierdarena M 1 734 570 L.

Zwischen 1 700 000 und 500 000 L. erbrachten:

15. Terni A 1 674 374 L.; 16. Alessandria M 1 626 725 L.; 17. Spezia M 1 578 923 L.; 18. Bari A 1 554 872 L.; 19. Padua A 1 541 418 L.; 20. Ancona A 1 500 062 L.; 21. Bergamo A 1 468 318 L.; 22. Catania Si 1 430 928 L.; 23. Udine A 1 424 596 L.; 24. Modena A 1 311 554 L.; 25. Foggia A 1 160 987 L.; 26. Piacenza M 427 858 und A 722 207, zusammen 1 150 066 L.; 27. Novara M 1 139 780 L.; 28. Palermo Si 1 131 930 L.; 29. Parma M 1 058 219 L.; 30. Lucca M 1 028 865 L.; 31. Pavia M 700 136, A 265 698, zusammen 965 835 L.; 32. Cremona A 958 201 L.; 33. Vicenza A 923 203 L.; 34. Pistoja A 906 814 L.; 35. Barletta A 894 695 L.; 36. Ferrara A 894 360 L.; 37. Messina Si 890 796 L.; 38. Treviso A 823 749 L.; 39. Caserta M 440 782 und A 375 132, zusammen 815 914 L.; 40. Asti M 798 011 L.; 41. Lecco A 777 399 L.; 42. Ventimiglia M 724 592 L.; 43. Mantua A 716 101 L.; 44. Brindisi M 149 493, A 554 674, zusammen 704 167 L.; 45. Vercelli M 687 178 L.; 46. Reggio Emilia A 682 171 L.; 47. Monza M 672 160 L.; 48. Como M 637 435 L.; 49. Cagliari Sa 598 207 L.; 50. Civitavecchia M 595 575 L.; 51. Salerno M 593 723 L.; 52. Taranto M 405 976 und A 184 101, zusammen 590 082 L.; 53. Casale M 577 974 L.; 54. Lecce A 564 417 L.; 55. S. Remo M 546 238 L.; 56. Siena M 529 952 L.; 57. Arezzo A 525 661 L.; 58. Foligno A 525 425 L.; 59. Porto Empedocle Si 520 720 L.; 60. Prato A 514 997 L.; 61. Busalla M 509 248 L.; 62. Chiasso M 507 688 L.; 63. Aquila A 507 637 L.; 64. Collegno M 506 584 L.; 65. Luino M 505 087 L.

Bauten und Entwürfe.

Lokalbahn Gioja Tauro-Maropati. Diese von der Küste bei Gioja Tauro ausgehende Schmalspurbahn der Provinz Reggio Cal. soll über Rizziconi-Jatrinoli-Radicena-Cittanova-S. Giorgio-Polviterra-Cinquefondi und Anoja nach Maropati laufen, etwa 50 000 Landbewohner mit einander verbinden und rund 41 km Länge erreichen; hiervon kommt etwa ein Viertel in Krümmungen bis zu 150 m Halbmesser zu liegen und wird die höchste Steigung 4% betragen. Ausser den vorgenannten Orten soll bei Gioja an der Küste ein Bahnhof und einer bei Ober-Gioja eingerichtet werden. Die Spurweite wird 0,95 m betragen und der Oberbau aus 9 m langen Vignolesschienen aus Bessemerstahl bestehen, welche 22 kg auf das laufende Meter wiegen und auf jede Schienenlänge durch je 10 Schwellen zu 1,80 × 0,20 × 0,12 m unterstützt werden. Der Fahrpark wird vorerst aus 3 Tendermaschinen, 18 gemischten Wagen I. und II. Klasse und 15 Güterwagen bestehen. Die Kosten der Anlage einschliesslich des Rollmaterials sind auf 3 800 000 L. veranschlagt, was auf das Kilometer einem Durchschnittspreise von 92 796 L. entsprechen würde.

Viadukt von Sampierdarena. Dieser Viadukt soll behufs Erleichterung für den gegenwärtigen Strassenverkehr verlängert und mittelst Rampe bis zur Cosciakreuzung geführt werden, wogegen der Bahnkörper längs der Viktor Emanuelstrasse fortfällt. Ohne den Oberbau werden die Kosten der Erhöhung auf 678 000 L. veranschlagt.

Alpenpässe. Die Handelskammer von Lecce tritt kräftig für die Simplonlinie als kürzeste Verbindung der Lombardei bezw. Piemonts mit dem Genfer See ein, da ausser der Gotthardbahn sonst nur die Mont Cenisbahn mit dem Umwege über Französisches Gebiet in Frage komme, während Frankreich 4 Eisenbahnverbindungen mit der Französischen Schweiz zu Gebote ständen. Diese Linie würde zugleich die Vortheile haben, dass damit ein bequemerer und für den Betrieb handlicherer Alpenweg geschaffen würde, als bisher vorhanden war, dass mehr als die Hälfte der Verbindungslinie auf Italienischem Boden läge, dass eine heilsame und dem Italienischen Handel zuträgliche Konkurrenz für die Gotthardbahn geschaffen würde, welche damit zur Ermässigung ihrer Tarife gezwungen werde und dass die Verbindung Oberitaliens mit Paris wie mit der Nordsee erheblich abgekürzt werde.

Die Handelskammer zu Venedig tritt in ähnlicher Weise kräftig für eine direkte Verbindung mit dem Brennerpass ein, welche durch die zu bauende Bahnlinie Mestre-Castelfranco-Bassano-Primolano zu bewirken ist.

Lokalbahnen in der Provinz Foggia. Bezüglich des Garganonetzes theilt der „Corriere di Napoli“ mit, dass die Minister der Arbeiten und der Finanzen den Vorstand der betheiligten Provinz empfangen und ihm wohlwollende Unterstützung des Entwurfes zugesagt haben.

Stand der Neubauten des Sizilischen Netzes. Ende Juni waren auf den beiden in Bau begriffenen Linien Noto-Licata und Scordia-Caltagirone die Arbeiten derart vorgeschritten, dass auf den 11 Bauloosen der ersteren Noto-Tellaro-Rosolini-Pozzallo-Sampieri-Scicli-Modica-Unter-Ragusa-Osteria Lupis-Vittoria-Terranova-Licata durchweg die Erdbewegungen in vollem Gange, die Tunnels und grösseren Kunstbauten im Bau, die kleinen Kunstbauten und der Hochbau theilweise vollendet waren. Auf den 4 Loosen Scordia-Militello-Vizzini-Grammichele-Caltagirone waren die Enteignungen zum grössten Theile beendigt, die Erdarbeiten begonnen, ebenso die Tunnels; von sonstigen Kunst- und den Hochbauten war nur ein kleiner Theil der Vollendung nahe.

Varese-Porto Ceresio. Der Bauentwurf ist aus den beiden vorliegenden Plänen zusammengesetzt angenommen und die Konzession für die Verwaltung des Mittelmeernetzes beantragt worden.

Reggio-Scandiano-Sassuolo. Durch Königlichen Befehl ist nunmehr die Umwandlung dieser Schmalspurbahn in die allgemeine Spurweite angeordnet und der bezügliche Vertrag zwischen dem Staat und der Provinzialverwaltung Reggio Emilia genehmigt worden. Der Staat bewilligt der Provinz hierzu einen einmaligen Zuschuss von rund 586 500 L., welcher für das Rechnungsjahr 1893/94 und weiter in 5 Jahresbeträgen zu je 100 000 ₤ und einem solchen bezüglich des Restes von 86 500 L. gezahlt werden soll.

Rom-Maccarese. Dieser dem Oberen Rath neuerdings vorgelegte Entwurf für eine Eisenbahnverbindung der Stadt Rom mit der Küste soll in der Nähe der Porta Cavalleggeri ausgehen, auf der linken Seite der Via Aurelia entlang ziehend die Linie von Civitavecchia bei Bahnhof Maccarese überschreiten und bei dem alten Thurm von Maccarese an der Küste endigen.

Die Linie wird rund 25 km lang und etwa 5 120 500 L. kosten, ohne rund 630 000 L. für Rollmaterial.

Matira nach Bari-Gioja. Matira, eine Stadt von 20 000 Einwohnern und Bezirks-Hauptort in der Provinz Potenza, dürfte augenblicklich die einzige Bezirks-Hauptstadt sein, welche noch keine Eisenbahnverbindung hat. Es sind noch 5 Stunden Entfernung bis zur Bahn von Basento und ebensoviel bis zur Linie von Bari nach Gioja, an welche letztere ein Anschluss vorgezogen wird. Die Stadt hat für den Bau einer solchen Bahn eine Beihilfe von 18 000 L. jährlich ausgeworfen; den gleichen Betrag will die Provinz geben und es wird jetzt eine Konzession nachgesucht mit dem Antrag auf staatliche Beihilfe von 3 000 L. auf das Kilometer für die Dauer von 70 Jahren.

Internationale Linie Chiavenna-Castasegna (Schweizer Grenze). Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Bauentwurf für diese Linie, deren Fortsetzung das Ober-Engadin durchschneidet, genehmigt; der italienische Theil dieser internationalen Verbindung wird etwa 10 km lang sein, ungefähr 2 500 000 ₤ kosten, und soll einen Staatszuschuss von 3 000 L. für 1 km auf 70 Jahre erhalten. Es handelt sich dabei um eine Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite; auf der Schweizer Seite ist Ende Oktober 1889 bereits die Theilstrecke Landquart-Klosters dem Betrieb übergeben worden und die Eröffnung der Strecke Klosters-Davos steht unmittelbar bevor.

Casalnuovo-Cancello-Arpaje-Montesarchio. Der Englische Ingenieur James Hendrey hat die Konzession für diese Linie nebst einer Abzweigung nach S. Martino nachgesucht; die Gesammtlänge beträgt 37 km und es sind an Kosten 4 628 000 L. veranschlagt worden.

Aus Belgien.

Staatsbahnen.

Anfangs August d. J. ist die zweite Theilstrecke der Amblève-Eisenbahn zwischen der Gleize und Roanne-Coo (13,394 Kilometer) dem Betriebe übergeben worden.

Die in Lüttich erscheinende Tageszeitung „La Meuse“ hatte die seitdem durch viele Tagesblätter gegangene Nachricht

gebracht, dass die Belgische Staatsbahnverwaltung in nächster Zeit den Fahrpreis der Rückfahrkarten um 20% ermässigen, die Schnellzugzuschläge aufheben und einen Zonentarif einführen werde; diese Nachricht wird von gut unterrichteter Seite zum mindesten als verfrüht, wenn nicht als ganz irrig bezeichnet und es wird dabei hinzugefügt, dass sich eine Maassregel, welche in dem dünnbevölkerten Ungarn grosse Vortheile biete, nicht ebenso auf ein dichtbevölkertes Ländchen wie Belgien anwenden lasse.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Die vielfache Einmischung des Staates in das Gesellschaftsleben (Konzessionen, Genehmigung der Tarife, Polizei, Aufsicht, Ernennung des Präsidenten und Generaldirektors) hat die Frage aufwerfen lassen, ob nicht die Nebenbahngesellschaft als ein Zweig des Staats-Eisenbahnbetriebes aufzufassen sei; der bürgerliche Gerichtshof von Nivelles hat durch Erkenntniss vom 7. Mai d. J., indem er sich für nicht zuständig zur Entscheidung eines schwebenden Rechtsstreites erklärte, diese Frage verneint. Derselbe hat sich durch folgende Erwägungen leiten lassen: Die fragliche Gesellschaft hat den Bau und Betrieb von Nebenbahnen zum Zweck; sie macht sich also zum Beförderungsunternehmer von Reisenden und Waaren und erwirbt als solcher die Eigenschaft des Handeltreibenden; sie besitzt ausserdem Aktionäre, an welche sie gemäss ihren Satzungen alljährlich ihre Betriebserträge vertheilt. Unter diesen verschiedenen Gesichtspunkten unterliegt der Handelscharakter (la commercialité) der Gesellschaft keinem Zweifel. Die Einmischung des Staates in das Gesellschaftsleben rechtfertige sich schliesslich durch die Dienste, welche die Gesellschaft der Bevölkerung im allgemeinen zu leisten berufen ist, aber sie nehme der Gesellschaft nicht ihr Wesen, ihre Persönlichkeit, ihre Unabhängigkeit bezüglich der Erhebung ihrer Einkünfte und deren Vertheilung an die Aktionäre gemäss Gesetz und Satzungen.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat folgende 3 Konzessionen erhalten:

1. für eine Linie von Ciney über Sovet und Dorinne nach Yvoir; an der Kapitalbeschaffung betheiligt sich der Staat mit 450 000 Frcs., ferner die Provinz, die betheiligten Gemeinden Sovet, Evrehailles, Purnode, Dorinne, Braibant, Ciney, Spontin und Yvoir;

2. für eine Verlängerung der Linie St. Ghislain-Hautrage einerseits nach Villerot, andererseits nach Ville-Pommeroeul und Stambruges; das jetzige Kapital reicht auch zum Bau der Verlängerungen aus;

3. durch Königlichen Erlass vom 31. Juli für eine Linie von Manage über Haine-St. Pierre nach Bracquegnies nebst Abzweigung nach Morlanwetz.

Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Die im Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft stehende Lüttich-Limburger Eisenbahn erzielte gemäss dem Generalverwaltungs-Bericht vom 16. Juli d. J. im Jahre 1889 auf der Linie Hasselt-Lüttich-Flémalle eine Betriebseinnahme von 1 748 521 Frcs. (gegen 1 619 400 Frcs. in 1888) und auf der Linie Hasselt-Eindhoven eine solche von 691 494 Frcs. (615 688 Frcs.). Hiervon verblieb ein Reinertrag von 112 955 Frcs., welcher die Vertheilung eines Gewinnes von 2 Frcs. auf den Antheilschein (gegen 2,25 Frcs. im Vorjahre) gestattete; der höhere Gewinn des Vorjahres wurde durch Uebertrag aus dem Jahre 1887 veranlasst.

Strassenbahnen in Brüssel.

Um die für den 18. Juli d. J. ausgeschriebene Konzession für eine Strassenbahn von dem Schaerbeekthor nach dem Ninovethor hatte sich nur der Banquier I. B. Finet in Brüssel unter der Bedingung, die Strassenbahn gemäss dem Bedingnissheft zu bauen und auf 50 Jahre gegen eine jährliche Abgabe von 5 000 Frcs. zu betreiben, beworben.

Aus der Konzession der Strassenbahn Saint Josse-Evere ist die Theilstrecke Madouplatz Saint Josseplatz ausgeschieden und alsdann die Konzession der Strassenbahn Börse-Madouplatz auf die genannte Theilstrecke ausgedehnt worden.

Die Stadt Brüssel hat sich im Verein mit 4 Gemeinden der Umgegend befürwortend für die Anlage einer etwa 6 km langen Strassenbahn von dem Luxemburger Bahnhof über den Südbahnhof und den Duchesseplatz nach dem Sainctelettesplatz in Molenbeek-Saint Jean ausgesprochen; auch ist dieser Plan von der Regierung günstig aufgenommen worden.

Die Belgische Handelsmarine im Jahre 1889.

Am 31. Dezember 1889 bestand die Belgische Handelsmarine aus 51 Schiffen, darunter 42 Dampfern: als Heimathshafen diente Antwerpen 46 Schiffen. Die bedeutendsten Rheder sind die Gesellschaft Cockerill mit 7, die Belgisch-Amerikanische Aktiengesellschaft mit 8 und die Königlich Belgische Südamerikanische Gesellschaft mit 9 Schiffen; andere bemerkenswerthe Rheder sind die Internationale Kongogesellschaft, die Kongoeisenbahn-Gesellschaft, die Asturische Bergwerksgesellschaft Léon Lambest, Engels & Cie. u. a.

Der bedeutendste Hafen des Landes, Antwerpen, zeigt seit der Unabhängigkeitserklärung im Jahre 1830 eine fortwährend aufsteigende Verkehrsentwickelung; im Jahre 1830 liefen dort 719 Schiffe mit 120 332 t Gehalt ein, 1840 bereits 1 172 Schiffe (179 291 t), 1850 1 426 Schiffe (239 165 t), 1860 2 568 Schiffe (546 444 t), 1870 4 125 Schiffe (1 362 606 t), 1880 4 483 Schiffe (3 063 825 t), 1888 4 272 Schiffe (3 869 980 t), endlich 1889 4 379 Schiffe mit 4 050 706 t Gehalt. Auch hieraus leuchtet das in neuerer Zeit hervortretende Streben nach fortwährender Vergrösserung des Tonnengehalts der Seeschiffe; denn wenn 1889 auch noch nicht wieder die Zahl der 1880 eingelaufenen Schiffe erreicht ist, so ist doch der Tonnengehalt ständig grösser geworden. 1830 entfiel auf 1 Schiff nur ein Gehalt von 195 t, 1840 sogar nur von 153; von da ab steigt der durchschnittliche Fassungsraum mit riesenhafter Schnelligkeit bis auf 925 t im Jahre 1889.

Von den 4 379 Schiffen des Jahres 1889 waren 3 608 Dampfer und 771 Segelschiffe gegen 3 503 Dampfer und 769 Segler im Vorjahre. Am stärksten war 1889 wie immer die Englische Flagge und zwar mit 2 354 680 t vertreten, es folgen die Deutsche mit 612 990 t, die Belgische mit 446 441 t, die Französische mit 137 919 t, die Norwegische mit 131 917 t, die Dänische mit 123 231 t und die anderen Flaggen je mit weniger als 100 000 t; am Schluss dieser Reihe kommt die durch ein einziges Schiff mit 656 t Gehalt vertretene Argentinische Flagge.

Der Verkehr der übrigen Belgischen Häfen belief sich für Gent auf 875 Schiffe (81 mehr als 1888) mit 395 517 t Gehalt (31 285 mehr als 1888), für Brüssel auf 140 Schiffe (— 21) mit 20 110 t (— 2 352), für Löwen auf 27 Schiffe (— 30) mit 3 475 t (— 3 994), für Ostende auf 430 Schiffe (— 73) mit 151 269 t (— 14 826), für Nieuport auf 53 Schiffe (— 3) mit 13,229 t (— 1 342).

Die Englischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1890.*)

Die am Anfange dieses Jahres gehegten Befürchtungen, dass die Rentabilität der Englischen Eisenbahnen in 1890 gegen das sehr günstige Vorjahr zurückbleiben würde, weil es einestheils nicht zu erwarten sei, dass die Betriebseinnahmen die Ziffern von 1889 erreichen oder gar übertreffen dürften, während anderntheils der Lohnaufschlag und die Vertheuerung von Kohlen, Eisen und anderen Materialien den Kostenaufwand beträchtlich erhöhen mussten, haben sich bisher nicht bestätigt. Die 12 bedeutendsten Gesellschaften vereinnahmten nämlich vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. zusammen 28 546 649 £, d. i. eine Zunahme von 1 278 560 £ oder 4,68 % gegen die entsprechende Periode von 1889. An dieser Zunahme war der Personenverkehr mit 691 185 £ (6,26 %), der Güterverkehr mit 558 509 £ (3,79 %) und das Konto verschiedener Einkünfte mit 28 466 £ (2,45 %) betheiligt. Diesem günstigen Resultate ist es zu verdanken, dass die gestiegenen Betriebsausgaben keinen Ausdruck in verminderten Dividenden fanden, obgleich die Extrakosten den ganzen Bruttozuwachs bis auf die verhältnissmässig unbedeutende Summe von 87 710 £ absorbirten. Die Betriebskosten stiegen gegen das erste Halbjahr des Vorjahres um 1 190 850 £ (8,26 %), auf 15 607 113 £ oder 54,67 % der Gesammteinnahmen (erstes Halbjahr 1889 52,86 %). Die Löhne erforderten 420 642 £, Kohlen 353 879 £ und sonstige Materialien 141 598 £ mehr, ein Mehraufwand von bezw. 6,52 %, 42,71 % und 8,28 %, während die Nettorevenuen 12 939 535 (+ 87 710) £ betrugen. Allerdings hätte der erweiterte Betrieb auch unter gewöhnlichen Verhältnissen höhere Kosten verursacht, doch vermindert sich in der Regel der Prozentsatz der Betriebskosten zu dem Bruttoertrag, wenn der Verkehr zunimmt, während es in diesem Jahre umgekehrt ist. Welche Ausdehnung der Betrieb erhielt, lässt sich einigermaassen aus der in den 6 Monaten von allen Zügen der 12 Bahnen zurückgelegten Meilenzahl ermessen. Dieselbe belief sich im ersten Halbjahr 1890 auf 115 330 010 gegen 110 970 753 im korrespondirenden Zeitraume von 1889 und nahm um 3,92 % zu, wogegen die Mehrausgabe für Kohlen, sonstige Materialien und Löhne 10,19 % betrug. — In Anbetracht des Umstandes, dass die Bahnen seit dem Jahre 1886 unausgesetzt sehr bedeutende Mehreinnahmen ergaben, ist die abermalige grosse Verkehrssteigerung des letzten Halbjahres besonders bemerkenswerth. Auf der einen Seite beeinflusste die gestiegene Prosperität der Nation die ohnehin grosse Reiselust und führte den Eisenbahnen mehr Passagiere zu und auf der anderen zogen die Gesellschaften Nutzen von dem lebhafteren Geschäftsverkehre. Trotzdem ist aber die sehr hohe Betriebsrate dazu geeignet, Bedenken für die Zukunft einzuflössen, da es erfahrungsgemäss ausserordentlich schwierig

*) Nachstehender Bericht ergänzt den in Nr. 67 S. 671 d. Ztg. abgedruckten allgemeinen Bericht. Die Red.

ist, die Ausgaben beim Eintritte schlechterer Zeiten in gleichem Verhältnisse herabzudrücken, als sie vordem erhöht wurden. Darin liegt unzweifelhaft der wunde Punkt des Englischen Eisenbahnbetriebes vom Gesichtspunkte des Kapitalistenpublikums. Von den 12 Gesellschaften fanden sich bereits 3 genöthigt, ihre Dividenden zu ermässigen, weitere 3 zahlten denselben Prozentsatz als im Vorjahre und obgleich die übrigen 6 Bahnen höhere Gewinne vertheilten, so geschah dies in 3 Fällen durch Heranziehung eines wesentlichen Theiles der aus dem vorhergegangenen Abschlusse übertragenen unvertheilten Gewinnposten. Das materielle Ergebniss der sämmtlichen Bahnen wies deshalb im Durchschnitt keinen Fortschritt nach. Die Brutto- und Nettoeinnahmen der einzelnen Bahnen waren folgende:

Betrieb vom 1. Januar bis 30. Juni 1890.

Gesellschaft	Brutto-einnahme £	Zunahme £	Netto-einnahme £	Zu- oder Abnahme £
Great Eastern . . .	1 906 244	103 098	844 122	+ 23 386
„ Northern . .	2 022 162	68 331	802 832	+ 13 419
„ Western . . .	4 102 515	139 875	1 943 063	— 29 266
Lancashire & Yorkshire	2 084 263	68 225	924 345	— 19 457
London & Brighton .	1 114 093	52 503	560 756	+ 12 377
„ Chatham & Dover . . .	644 094	13 987	281 106	— 444
„ & North Western . .	5 466 229	206 420	2 561 077	— 10 038
„ & South Western . .	1 585 423	56 322	688 484	+ 7 584
Manchester-Sheffield	1 031 670	37 071	466 898	— 9 620
Midland	4 072 108	223 495	1 826 023	+ 32 637
North Eastern . . .	3 453 422	269 825	1 543 211	+ 62 919
South „ . . .	1 064 426	39 416	491 618	+ 5 213
zusammen	28 546 649	1 278 560	12 939 535	+ 87 710
	—	4,68 %	—	0,68 %

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. Rechtscharakter der Wagenstrafmiethe. Aus den Entscheidungsgründen: „Das Berufungsgericht hat dahingestellt gelassen, ob die Wagenstrafmiethe als Konventionalstrafe oder als regelmässige Miethe für die weitere Benutzung der Wagen nach Ablauf der Entladefrist aufzufassen sei. Deshalb hätten die Voraussetzungen für die Strafe festgestellt werden müssen. In dieser Beziehung wurde erwogen, dass der Vorwurf, es fehle an einer genügenden Inverzugsetzung, nicht als begründet anzusehen ist. Dass nämlich gemäss § 13 der einen Bestandtheil des Frachtvertrages bildenden Bestimmungen (Spezialbestimmung zu § 15 des Reglements) der Empfänger sich die schriftliche Benachrichtigung von der Ankunft der Güter ein für allemal verbitten kann, die Gewerkschaft von dieser Befugniss Gebrauch gemacht hat, und nach der betreffenden Bestimmung mit der entsprechenden Erklärung die Folge verbunden ist, dass die Berechnung des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe mit dem Ablaufe der zu §§ 11 und 14 des Reglements bestimmten Fristen beginnt; dass daher durch die Feststellung einer die Aufforderung durch Art. 1139 Code civil ersetzenden besonderen Vereinbarung die Voraussetzung des Artikels 1230 dargethan ist. — Es wurde aber weiter erwogen, dass der Frachtführer allerdings seiner Beweislast genügt, wenn er beweist, dass er das Frachtgut zur Empfangnahme bereit gestellt hat und daher der Kassationsrekurs mit Unrecht die Nothwendigkeit des ferneren Beweises verlangt, dass die Eisenbahn den Empfänger in die Lage gesetzt habe, das Gut binnen der vertragsmässigen Frist entladen zu können, dass andererseits der Empfänger zur Widerlegung des behaupteten Verzuges und zur Abwendung der Strafbestimmung nach Code Art. 1147 zur Geltendmachung der Einrede berechtigt ist, dass die Nichterfüllung von einer fremden, ihm nicht zuzurechnenden Ursache (der Ueberfüllung des Bahnhofs mit Wagen) herrühre, ohne dass es darauf ankommt ob diese Ursache ein schuldhaftes Verhalten des Erfüllungsberechtigten darstelle; dass die Beklagten in dieser Richtung Beweise erboten und nach ihrer Behauptung geführt haben, der Berufungsrichter aber von seinem unrichtigen Standpunkte aus in eine Prüfung dieser Beweise nicht eingegangen ist; dass der Berufungsrichter als einen weiteren Grund für die Zuerkennung des Klageanspruchs die fehlerhafte Disposition der Gewerkschaft anführt, durch welche die Ueberfüllung des Entladegeleises und des Bahnhofes W. veranlasst worden sei; dass dieser in dem Urtheile gebilligten Klagebehauptung gegenüber die Beklagten unter Hinweisung auf, dem Art. 422 entsprechenden, § 10 des Reglements geltend gemacht hatten, auf die fehlerhaften Dispositionen der Gewerkschaft könne die Forderung der Konventionalstrafe schon darum nicht gestützt werden, weil die Bahnverwaltung es in der Hand gehabt hätte, durch Zurückweisung der Frachten, zu deren Bewirkung die vorhandenen Einrichtungen nicht genügten, die Ueberfüllung des Bahnhofes W. und demzufolge den Schaden abzuwenden; dass der Berufungsrichter auch durch Mangel an Gründen fehlt, indem er diesen weiteren Einwand mit Stillschweigen übergeht. Deshalb wurde das Berufungsurtheil kassirt und zurückverwiesen." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. Jan. 1889; Bolze, Praxis d. Reichsger., Bd. VII, S. 166 f.)

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg" meldet in seinem amtlichen Theil: Der König hat den Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Hofacker auf sein Ansuchen wegen der durch geschwächte Gesundheit herbeigeführten Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt und demselben in Anerkennung seiner treuen und vorzüglichen Dienste den Titel und Rang eines Geheimen Raths verliehen. — Im nichtamtlichen Theile meldet dasselbe Blatt, bis auf weiteres sei der Direktor Schall mit der Wahrnehmung der Funktionen des Präsidenten der Generaldirektion betraut worden; derselbe habe seit dem Monat Juni als Stellvertreter des Präsidenten fungirt. (D. R. A.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten die Nachträge 4 bezw. 6 zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover-Elberfeld bezw. Köln (linksrh.) in Kraft. Dieselben enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Unterelbeschen Eisenbahn, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen der Haupttarife und der bisher erschienenen Nachträge.

Durch die neuen Nachträge wird der Rheinisch - Niederdeutsche Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der ehemaligen Unterelbeschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrh.) sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn andererseits aufgehoben.

Hannover, den 27. August 1890. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 27. August 1890. (1920)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab wird die diesseitige Station Breinig in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Belgischen Stationen nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld vom 1. Februar 1890 mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 26. August 1890. (1921)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag 19 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für einzelne andere Stationsverbindungen, Ausnahmefrachtsätze für Stärke etc. nach Lübeck zur überseeischen Ausfuhr, sowie Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. August 1890. (1922)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr mit Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel - Grafenau. Vom 1. September cr. ab werden die Stationen der Bayerischen Lokalbahnstrecke Zwiesel-Grafenau in den direkten Verkehr mit diesseitigen Stationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die letzteren Auskunft.

Frankfurt a/M., den 23. August 1890. (1923)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

An Stelle des Heftes II des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** für den Verkehr zwischen den Belgischen Seehäfen und Basel vom 1. Januar 1889 kommt am 1. September d. J. ein neues Tarifheft zur Einführung. Geändert sind nur die Vorschriften über die Anwendung des direkten Tarifs im Verkehr mit Basel Badischer Bahnhof. Die Frachtsätze selbst sind unverändert geblieben. (Preis 20 ₰).

Strassburg, den 22. August 1890. (1924)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. September d. J. treten zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1885 und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage die Nachträge 17 in Kraft. Dieselben enthalten neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Tarnau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie für die Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt bei Halberstadt, Eilenstedt, Meine, Nienburg a. S., Röttgesbüttel, Schwanebeck und Vogelsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holz für die Station Kunigundenweiche des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau. Ausserdem enthält der Nachtrag 17 zum Tarife noch ermässigte Entfernungen für die Stationen Baalberge, Bebitz, Bernburg, Cönnern und Nauendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Abdrücke der Nachträge können von den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 28. August 1890. (1925)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. werden in den Saarkohlen - Ausnahmetarif Nr. 10 vom 10. September 1884 für den Verkehr nach Nordbayern die nachgenannten Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel - Grafenau mit den vermerkten Anstoss-Frachtsätzen an die vollen Frachtsätze der Station Zwiesel aufgenommen:

km	Von Zwiesel nach	Anstoss-Frachtsätze für 100 kg in Mark
7	Zwieselau . . .	0 08
10	Frauenau. . . .	0,08
17	Klingenbrunn . .	0,10
20	Spiegelau . . .	0,10
32	Grafenau	0,13

Köln, den 29. August 1890. (1926)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Nord-Ostsee - Verbands-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Tarif für den vorbezeichneten Verband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Braun- und Steinkohlen zwischen Station Wittenberge (Elbhafen) des diesseitigen Bezirkes einerseits und Stationen der Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn andererseits sowohl bei Auflieferung von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, wie auch bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 50 000 kg von einem Versender an einen Empfänger um je 0,01 *M.* für 100 kg ermässigt.

Altona, den 28. August 1890. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehre Altona-, Berlin und Bromberg-Erfurt. Am 10. September 1890 treten in den obengenannten Verkehren neue, wesentlich ermässigte Ausnahme - Tarifsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur überseeischen Ausfuhr, bei Aufgabe in Sendungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Aken, Calau, Elsterwerda (Oberl. Bhf.), Golssen, Gräfenhainichen, Herzberg a. d. Elster, Rackith, Rosslau (Anhalt), Teuchern, Torgau, Zahna und Zerbst nach Hamburg B., Danzig (lege Thor, Olivaer Thor und Weichselbahnhof), Königsberg i. Pr, Neufahrwasser und Stettin, Central-Güterbahnhof in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. August 1890. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Bayerischer, Thüringisch-Bayerischer und Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab werden die Stationen Zwieselau, Frauenau, Klingenbrunn, Spiegelau, Grafenau und Grossarmschlag der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau in die Tarife für die vorbezeichneten Güterverkehre aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbands - Güterabfertigungsstellen auf Verlangen Auskunft.

Erfurt, den 28. August 1890. (1929)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Staatsbahn-Verkehre Altona-, Berlin-, Bromberg-, Magdeburg-Erfurt, sowie Berlin-Mitteldeutscher Verkehr. Am 1. September d. J. treten Ausnahme - Frachtsätze für gebrannte Steine von P r a t a u nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft, welche bei den Güter - Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 26. August 1890. (1930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. k. Mts. werden die Stationen Frauenau, Grafenau, Grossarmschlag, Klingenbrunn, Spiegelau und Zwieselau der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güter - Abfertigungsstellen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn,

Meiningen, den 28. August 1890. (1931)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab werden die Stationen F r a u e n a u, G r a f e n a u, G r o s s a r m s c h l a g, K l i n g e n b r u n n, S p i e g e l a u und Z w i e s e l a u der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau in obigen Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 29. August 1890. (1932)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif Heft 1, 2, 3 sowie zum Anhang zu Heft 1—3 je der Nachtrag I in Kraft. Dieselben enthalten u. a. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen, anderweite Kontrolvorschriften für die Seeexporttarife, neue Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Kalk, sowie Berichtigungen und Tarifänderungen.

Soweit Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Oktober d. J. Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 30. August 1890. (1933)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Verkehr. Vom 1. September d. J. ab werden die Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel - Grafenau, nämlich Zwieselau, Frauenau, Klingenbrunn, Spiegelau, Grafenau und Grossarmschlag, in den Gütertarif vom 1. August 1884, in den Holzausnahmetarif vom 1. März 1884 und in den Kohlenausnahmetarif vom 1. Juli 1888 aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 29. August 1890. (1934)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. September 1890 wird die Station der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg A n d e r b e c k in den Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg vom 12. August 1889 einbezogen werden.

Die Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 28. August 1890. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September d. J. treten für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg - Erfurt die Tarifnachträge 19 bezw. 18 in Kraft, welche unter anderen Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. August 1890. (1936)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. E i n f ü h r u n g d i r e k t e r F r a c h t s ä t z e f ü r d e n V e r k e h r m i t d e n S t a t i o n e n d e r B a y e r i s c h e n L o k a l b a h n Z w i e s e l - G r a f e n a u. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel - Grafenau gelangen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr direkte Frachtsätze für den Verkehr der an dieser Bahnstrecke gelegenen Stationen mit allen denjenigen Norddeutschen Stationen zur Einführung, für welche direkte Frachtsätze im Verkehr mit der Bayerischen Station Zwiesel bestehen. Ueber die Höhe der Frachtsätze wird von den betheiligten Abfertigungsstellen und von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt.

Die Frachtsätze für die Haltestelle Grossarmschlag gelten nur für Sendungen v o n dort. Sendungen n a c h Grossarmschlag werden zur Beförderung nicht angenommen.

Magdeburg, den 30. August 1890. (1937)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 15 September 1890 treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Stärke, Stärkemehl, Kartoffelmehl, Traubenzucker und Dextrin von der Station Hamm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen zur Ausfuhr über See in Kraft. Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die im Nachtrag III vom 15. März 1890 zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889, Seite 3—6 enthaltenen Kontrolvorschriften.

An demselben Tage gelangen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung roher Baumwolle von den bezeichneten Hafenstationen nach der Station Ochtrup des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 29. August 1890. (1938)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg, seewärts. Der zum 15. Juni d. J. publizirte, zunächst in Deutscher Sprache herausgegebene Tarif ist nunmehr auch in Französischer Sprache erschienen.

Dieser Tarif kann durch die Güterabfertigungsstellen und durch die „Deutsche Levantelinie“ in Hamburg zum Preise von 0,50 M. das Stück bezogen werden.

Altona, den 30. August 1890. (1939)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Erdwachs und Paraffin in Schuppen, verpackt in Fässern, Kisten oder Säcken, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Wien-Kaibahnhof . .	2,04 M.
Zwischen Schönpriesen-Umschlag nach	
Wien-Kaibahnhof . .	1,99 „
Zwischen Dresden-Elbkai nach	
Wien-Kaibahnhof . .	2,51 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 29. August 1890. (1940)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Nachtrag II zum Tarife Heft 3a vom 1/1. 1888. — Am 15. September l. J. tritt der obgenannte Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält hauptsächlich Einbeziehung von Station Unter-Graslitz, Aenderung der Schnittsätze für den Verkehr mit den Stationen der Linie Ungar. Brod-Brünn und Einbeziehung der Linie Ungar. Brod-Vlarapass, Aenderung der Schnittsätze für den Verkehr mit Kladno (alt), Einbeziehung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bodenbach und Svolenoves (St. E. G.) mit Stationen der Buschtêhrader Bahn, geänderte Sätze für besonders ermässigte Eilgüter ab Brünn, Grussbach-Schönau, Olmütz und Tynist, Aenderung der Ausnahmetarife 4 (Eisen) und 7 (Mehl) ab Gaya, Ausnahmetarif 7a (Getreide) von oder nach Svolenoves (St. E. G.), Ausnahmetarif 9 (Papier), 10 (Porzellan), 11 (Bier und Wein in Fässern), 12 (Mineralwasser), 13 (ermässigte Eilgüter), endlich Berichtigungen.

Wien, den 26. August 1890. (1941)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Lokal-Gütertarife Theil II, Heft 1 und 1a. Zu den oben erwähnten Tarifen treten mit Gültigkeit ab 15. September l. J. die Nachträge I zu Heft 1 und III zu Heft 1a in Kraft.

Ersterer enthält hauptsächlich Einbeziehung des Spezialtarifs 3 in den Tarif, geänderten Ausnahmetarif 2 für Heu, Ausnahmetarif 11 für Wein etc. Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen; letzterer enthält hauptsächlich theilweise geänderte Frachtsätze im Verkehre mit Wien, Ausnahmetarif 6 (Baumrinde), Einbeziehung von Stationen in die Ausnahmetarife 8 (Wein) und 20 (Holz).

Exemplare liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können bei der Direktion in Wien I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden.

Wien, 28. August 1890. (1942)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Die neuen Tarife für die Rheinischen Personenverkehre, welche am 1. April cr. zur Einführung kommen sollten, treten am 1. Oktober d. J. in Kraft. Dieselben können bei den Stationen eingesehen werden.

Mainz, den 27. August 1890. (1943)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

3. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Für die neue Betriebswerkstatt des hiesigen Güterbahnhofes soll die Lieferung und Aufstellung

a) der erforderlichen Werkzeugmaschinen,
b) der erforderlichen Wellenleitungstheile,
c) der erforderlichen Gaskraftmaschine,

in öffentlicher Verdingung vergeben werden und ist hierzu Termin auf den 19. September d. J., Vorm. $11^{1}/_{2}$ Uhr im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Bedingungen sind daselbst während der Geschäftsstunden einzusehen, dieselben können auch nebst den Angebotsformularen gegen postfreie Einsendung von

zu a 1,5 M.,
„ b 35 ₰,
„ c 35 „

von da unfrankirt bezogen werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungsamtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu oben angegebenem Termin portofrei an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 28. August 1890. (1944)
Maschinentechnisches Büreau.

Lieferung hölzerner Bahnschwellen. Die Lieferung von 200 000 Stück eichenen und 30000 Stück kiefernen Bahnschwellen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 13. September 1890, Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1. — Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen“ eingesandt werden. — Die Bedingungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 1 März d. J. Nr. 55 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 10. Oktober 1890. Angebote von weniger als 1 000 Stück Schwellen auf die einzelnen Loose werden nicht berücksichtigt.

Magdeburg, 13. August 1890. (1945)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. II.)

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

Lieferung von Feuerspritzen. Verdingung der Lieferung von 3 Stück Feuerspritzen mit Zubehör und Ausrüstung.

Lieferungsbedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude, Leopoldstrasse Nr. 24, zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Feuerspritzen" zu dem am

17. September 1890, Vormittags 11 Uhr,

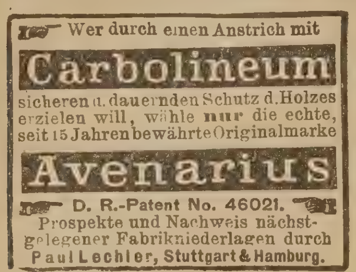
anstehenden Verdingungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dessau, den 29. August 1890. (1946)

Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.



Ein Schlafwagen,
neu oder gebraucht, wird zu kaufen gesucht.

Offerten unter D. V. 432 durch Rudolf Mosse, Magdeburg.

Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos"
Bestes Fabrikat
R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.
„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten."



Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen**, seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.



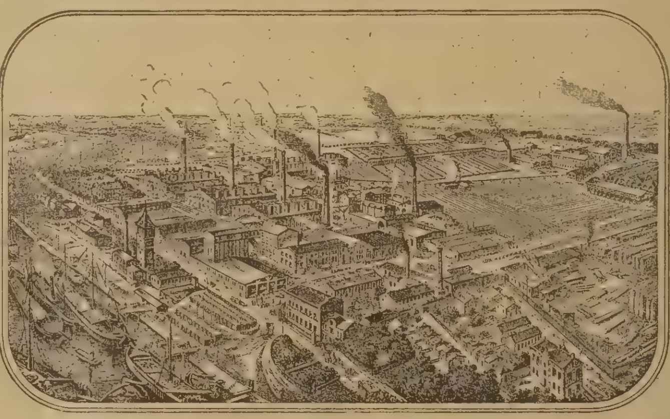
Dampfkochereien. Dampftrocknereien. Desinfectionsanlagen.
Gebrüder Demmer
Eisenach.
Wannenbäder. Volksbrausebäder. Oeffentl. Badeanstalten.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 70. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 6. September 1890.

Inhalt:

Die Sächsischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

In wiederum verstärktem Umfange (298 Quartseiten ungerechnet die Anlagen) und durch eine werthvolle graphische Darstellung des Personenverkehres unter Hervorhebung des Verkehres in IV. Klasse bereichert, ist uns zu gewohnter Zeit der statistische Bericht über den Betrieb der unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen zugegangen. Wie im vorigen Jahre (vergl. Nr. 71 S. 715 f. Jahrg. 1889 d. Ztg.) geben wir auch diesmal aus dem gewaltigen Material das Interessanteste.

Nach den Ergebnissen der letzten Volkszählung im Jahre 1885 lebten auf dem 14 993 qkm umfassenden Flächenraum des Königreiches Sachsen 3 182 000 — oder auf 1 qkm durchschnittlich 212 — Menschen, von denen 68 % dem Industrie-, Handels- und Verkehrsstande angehörten. Mit dieser grössten Dichtigkeit der Bevölkerung unter allen Staaten Deutschlands — die Gebiete der freien Städte ausgenommen — steht auch die Dichtigkeit der Eisenbahnanlagen auf der Landesfläche im Einklang, denn es kommen auf je 100 qkm derselben durchschnittlich 16,78 km Bahn im Bau und Betriebe. Dieses Verhältniss erhöht sich alsbald auf 17,78 km, wenn die Länge der von der letzten Ständeversammlung genehmigten und demnächst zur Ausführung kommenden Bahnbauten mit in die Berechnung gezogen wird. Die Gesammtlänge der im Königreiche Sachsen betriebenen Bahnen betrug Ende 1889 2 421,92 km (gegen 2 366 km im Vorjahre). Von den 143 Städten Sachsens liegen 114 an diesen Bahnen; 8 Städte erhalten durch die bereits im Bau begriffenen und 5 durch die von der letzten Ständeversammlung zum Bau genehmigten Bahnen den Anschluss an das Sächsische Bahnnetz; die übrigen 16 Städte mit zusammen 30 000 Bewohnern entbehren alsdann noch dieser Verbindung. Die Länge aller unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschl. der ausserhalb Sachsens liegenden Strecken, umfasste am Schlusse des Jahres 1889 zusammen 2 606,80 km (gegen 2 552,03 km im Vorjahre).

Das mittlere Anlagekapital, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1889 zu verzinsen ist, beträgt nach Berechnung des Aufwandes für die im Laufe des Jahres 1889 neu eröffneten Linien auf die Betriebszeit derselben 647 035 056 ℳ, d. i. auf 1 km eigenthümliche mittlere Bahnlänge von 2 397 km durchschnittlich 269 912 ℳ gegen 272 641 ℳ im Vorjahre.

Aus dem Abschnitt über die baulichen Anlagen sei nur weniges hervorgehoben. Die Bahnlänge liegt 1 423,48 km im Auftrag, 872,05 km im Abtrag und nur 251,86 km im Niveau. Tunnel gibt es 37. Die vorhandenen 122 Viadukte haben eine Gesammtlänge von 17,728 km (gegen 17,491 km im Vorjahre). Als Schneeschutzanlagen sind 15,08 km Erdwälle und Mauern, sowie 263,97 km Pallisaden, Zäune, Hecken usw. errichtet.

Wesentlich für die Beurtheilung der Stationen auf ihre Leistungsfähigkeit im Güterverkehre hin ist die S. 42 befindliche Zusammenstellung über die Grösse der Güterbodenflächen bei den einzelnen Verkehrsstellen in Quadratmetern.

Der Verkehr ist fast überall wesentlich gestiegen.

Auf sämmtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden (ohne die Bauzüge) im Jahre 1889 zusammen 533 357 Züge abgelassen.

Die allerwesentlichsten, für das Wirthschaftsleben des Landes bedeutsamsten Ziffern stellen wir zur Erleichterung der Uebersicht mit denen des Vorjahres zu folgender Tabelle zusammen:

	1889	1888
Mittleres Anlagekapital	647 035 056 *M.*	636 420 585 *M.*
auf 1 km	269 912 „	272 641 „
Bruttoeinnahme	85 324 267 „	79 355 679 „
Ausgabe	49 192 636 „	46 112 753 „
Ueberschuss	36 131 631 „	33 242 926 „
Verzinsung des Anlagekapitals	5,584 %	5,223 %
Beförderte Personen	31 046 704	28 886 259
„ Tonnen	16 330 659	14 941 760
Zunahme der Personenbeförderung	7,48 %	8,74 %
„ „ Güterbeförderung	9,30 „	8,75 „
Personengeldeinnahme	24 225 120 *M.*	23 076 221 *M.*
Frachteinnahme	52 584 000 „	49 711 676 „
Zunahme der Personengeldeinnahme	5,06 %	6,68 %
Zunahme der Frachteinnahme	9,16 „	8.00 „
Personenplatzausnutzung	23,28 „	23 84 „
Ausnutzung des Laderaumes	47,65 „	46,14 „
Durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl:		
für die Person	24,13	24,38
„ „ Tonne	73,74	71,75

Der Ueberschuss der Sächsischen Staatsbahnen hat sich im Berichtsjahre wiederum ziemlich um 3 Millionen Mark erhöht und betrug rund 36 Millionen Mark, d. s. ungefähr 5 Millionen mehr, als im Staatshaushaltsplane jenes Jahres für Verzinsung und Tilgung der gesammten Staatsschuld eingestellt waren. Das mittlere Anlagekapital hat sich im Berichtsjahre zu 5,58 % verzinst und damit die höchste Rente seit dem Jahre 1875 erreicht. Die Erhöhung der Rente ist vorzugsweise auf den Güterverkehr zurückzuführen, dessen Entwickelung sich im Berichtsjahre in jeder Beziehung günstiger als der Personenverkehr gestaltete; denn während die Steigerung desselben, sowohl der Menge als der Kilometerzahl, der Laderaumausnutzung und der Frachtgeldeinnahme nach im Berichtsjahre grösser als im Vorjahre war, ist der Zuwachs der Personenbeförderung in allen diesen Beziehungen geringer als im Jahre 1888 gewesen. Während nämlich beim Güterverkehre der Zuwachs der beförderten Gütermenge von 8,75 % auf 9,30 %, der Zuwachs der Laderaumausnutzung von 46,14 % auf 47,65 %, der Zuwachs der zurückgelegten Kilometerzahl von 71,75 auf 73,74 und die Zunahme der Frachtgeldeinnahme von 8,0 % auf 9,16 % stieg, fiel bei der Personenbeförderung der Zuwachs der beförderten Personen von 8,74 % auf 7,48 %, der Personenplatzausnutzung von 23,84 % auf 25,28 %, der zurückgelegten Kilometerzahl von 24,38 auf 24,13 und der Personengeldeinnahme von 6,6 % auf 5,06 %.

Der Agitation für Verbilligung der Personentarife gegenüber führen diese Ziffern eine Sprache, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt. Das den Sächsischen Personenverkehr kennzeichnende ausserordentliche Uebergewicht der Reisen auf kurze Entfernungen ist auch im Berichtsjahre noch in Zunahme begriffen gewesen. Die durchschnittlich von einer Person zurückgelegte Kilometerzahl ist, wie erwähnt, weiter auf 24,13 km herabgesunken, und bereits bewegen sich mehr als drei Viertel des gesammten Personenverkehres auf kurzen Entfernungen bis zu höchstens 30 km. Es liegt auf der Hand, wie diese zunehmende Verkürzung der Reisen die Ausnutzung des Wagenraumes erschweren und die Einträglichkeit des Personenverkehres beschränken muss. Selbst wenn zu Beginn der Fahrt, namentlich von den grossen Städten aus, die Plätze sämmtlich besetzt sind, so werden sie doch schon bei der nächsten Verkehrsstelle zu einem grossen Theile wieder verlassen, ohne vollen Ersatz zu finden. Rechnet man dazu die Einrichtung von Rauch-, Nichtrauch- und Frauenkupees, die thatsächlich zu 7 statt zu 4 Wagenklassen führt und das todte Gewicht naturgemäss gleichfalls vermehrt, so wird man sich nicht wundern dürfen, wenn die Ausnutzung der Personenplätze, die gegenwärtig nur noch zu 23,28 % besetzt sind, immer geringer wird, und wenn infolge dessen die Rentabilität des Personenverkehres zurückgeht. Den Bestrebungen nach immer mehr Komfort der Beförderung und nach weiterer Herabsetzung des Fahrgeldes wird daher nur mit grösster Vorsicht nachzugeben sein.

Von den auf den Staatsbahnen beförderten 31 046 704 Personen wurden 74,49 %, also 22 754 643 Personen in der III. Klasse befördert. Dann folgt die IV., hierauf die II. und endlich die I. Klasse. In der letzteren wurden von allen Reisenden nur 0,23 %, also nur 72 218 Reisende befördert. Von den Reisenden kamen auf den Binnenverkehr 96,19 %, auf den direkten Verkehr 2,86 % und auf den Durchgangsverkehr 0,95 %. Hunde gelangten auf den Sächsischen Staatsbahnen zusammen 63 392 zur Beförderung.

Von den beförderten 16 330 659 t kommen 7 719 330 t auf den Binnenverkehr, 7 183 706 t auf den direkten Verkehr und 1 427 622 t auf den Durchgangsverkehr. 64,36 % des Gesammtgewichts entfällt auf die Wagenladungsgüter des Spezialtarifes III.

Nach Monaten berechnet fiel der stärkste Personenverkehr mit 3 385 212 Personen und 2 927 241 *M.* Einnahme auf den Monat Juni, der niedrigste auf den Monat Februar mit 1 644 693 Personen und 1 153 568 *M.* Einnahme. Im Güterverkehr kam die grösste Last auf den Monat Oktober mit 1 554 189 t und 5 171 713 *M.* Einnahme, die niedrigste Last fiel mit 1 084 125 t und 3 695 706 *M.* Einnahme auf den Monat Februar.

Unter den verkehrsreichsten Strecken im Personenverkehre steht auch diesmal Dresden-Potschappel mit 583 430 Personen obenan; ihr folgen Dresden - Radebeul (505 857), Dresden - Kötzschenbroda (463 904), Dresden - Niedersedlitz (344 364), Dresden-Meissen (332 924), Dresden - Pirna (326 792), Gaschwitz - Leipzig (323 971) und Chemnitz - Siegmar (306 417). Der einzige Unterschied gegenüber dem Vorjahre ist hiernach, dass die Strecken von Dresden nach Niedersedlitz und nach Meissen jetzt die vierte und fünfte Stelle einnehmen, während sie früher an sechster und siebenter Stelle standen.

Die bedeutendsten Verkehrsstellen für den Personenverkehr sind nach wie vor Dresden-Altstadt mit 3 592 414 und Chemnitz mit 3 163 313 Personen, ihnen folgen Leipziger Bahnhof zu Dresden, Zwickau, Dresdner Bahnhof zu Leipzig, Schlesischer Bahnhof zu Dresden, Bayerischer Bahnhof zu Leipzig, Pirna, Potschappel usw. Auf jeden Kopf der Bevölkerung berechnen sich im Durchschnitt der letzten 4 Jahre 9,3 Fahrten gegen nur 6 im Jahre 1875. 62 % aller verkauften Fahrkarten entfallen auf die Städte.

Die bedeutendste Güterverkehrsstelle ist Zwickau mit jährlich 2 552 636 t. Ihr folgen Dresden - Altstadt (1 313 263), Chemnitz (856 837), Meuselwitz (722 400) und der Bayerische Bahnhof zu Leipzig (716 500), der diesmal Oelsnitz im Erzgebirge (708 806) überflügelt hat. Schon aus dieser Aufzählung ergibt sich, welche überwiegende Bedeutung im Sächsischen Güterverkehr dem Kohlenverkehr zukommt, den wir infolgedessen nachstehend etwas ausführlicher besprechen, zumal da fast die Hälfte der Gütermengen, welche die Sächsischen Staatsbahnen befördern, in Kohlen bestehen. Auch hier wählen wir zur Erleichterung des Vergleiches mit dem Vorjahre die Tabellenform.

Auf den Sächsischen Bahnen wurden befördert	1889	1888
Kohlen überhaupt	8 037 026 t	7 574 135 t
das sind	46,78 %	47,8 %
des gesammten Güterverkehres.		
Davon gingen nach fremden Bahnen	21,56 „	21.32 „
verblieben in Sachsen	78,44 „	78 68 „
Von der gesammten Kohlenmenge kamen		
auf Steinkohlen	47,37 „	50 21 „
„ Braunkohlen	52.63 „	49,79 „
Es hat zugenommen		
der Kohlenverkehr um	6.11 „	5,94 „
„ Steinkohlenverkehr um	0.13 „	1,79 „
„ Braunkohlenverkehr um	12,15 „	10,48 „
Von der gesammten Steinkohlenmenge kamen		
aus Sachsen	3 321 645 t	3 388 425 t
„ Schlesien	328 146 „	304 710 „
„ Rheinland-Westfalen	140 877 „	91 726 „
„ Böhmen	16 377 „	—
„ anderen Ländern	411 „	—
im Vergleich zum Vorjahre also		
aus Sachsen	— 1,97 %	— 0,14 %
„ Schlesien	+ 7,69 „	+ 25,10 „
„ Rheinland-Westfalen	+ 53,58 „	+ 10,8 „
Von den Sächsischen Steinkohlen kamen		
aus dem Zwickauer Bezirk	1 924 000 t = 57 95 %	2 020 605 t = 59.63 %
„ „ Lugau-Oelsnitzer Bezirk	1 010 660 t = 30.43 %	999 365 t = 29,49 %
„ „ Dresdener Bezirk	386 085 t = 11,62 %	368 455 t = 10,88 %
im Vergleich zum Vorjahre also		
aus dem Zwickauer Bezirk	— 4,74 „	— 2,37 „
„ „ Lugau-Oelsnitzer Bezirk	+ 1,13 „	+ 1,99 „
„ „ Dresdener Bezirk	+ 4,78 „	+ 7,26 „
Von den Sächsischen Steinkohlen blieben in Sachsen	83,06 „	84,09 „
Von den beförderten Braunkohlen kamen		
aus Böhmen	3 331 031 t	2 886 290 t
„ Sachsen-Altenburg	841 230 „	553 820 „
„ Sachsen	30 726 t	27 325 „
„ Preussen	26 583 „	11 895 „
im Vergleich zum Vorjahre also		
aus Böhmen	+ 15,41 %	+ 12,73 %
„ Sachsen-Altenburg	— 0,56 „	+ 7,96 „
Von der Böhmischen Braunkohle blieben in Sachsen	2 423 332 t	2 032 240 t
oder	72,75 %	70,41 %

Während sonach der Steinkohlenverkehr nur unbedeutend gestiegen ist, hat der Braunkohlenverkehr bedeutend zugenommen, und der prozentuale Antheil beider Kohlenarten am gesammten Kohlenverkehr sich infolge dessen umgekehrt. Die Beförderung Sächsischer Steinkohle ist sogar absolut zurückgegangen, während Rheinisch-Westfälische bedeutend an Boden gewonnen hat. Unter den Sächsischen Steinkohlen ist es jedoch nur die Zwickauer, deren Verkehr und zwar schon seit einer längeren Reihe von Jahren, zurückgeht, während seit dem Jahre 1885 der Dresdener und seit längerer Zeit schon der Oelsnitz-Lugauer Bezirk wachsende Mengen zur Beförderung abgibt. Der im Lande verbleibende Theil der Sächsischen Steinkohlen ist in konstanter Zunahme begriffen. Uebrigens wird von der im Königreich Sachsen geförderten Braunkohle der grösste Theil auf der Landstrasse abgefahren. Der stärkste Kohlenverkehr auf den Sächsischen Staatsbahnen war mit 303 545 t oder durchschnittlich 10 118 t täglich im Monat November, diesem folgten ihrer Bedeutung nach die Monate März, Januar, Oktober, August, Dezember, Juli, Februar, September, April, Mai und Juni, auf welchen der schwächste Verkehr mit 225 945 t oder 7 532 t im Durchschnitt täglich fiel.

In Bezug auf die Abfuhr betrug der Tagesdurchschnitt in Tonnen bei:

Jahr	Zwickau	Lugau-Oelsnitz	Dresden	zusammen
1889	5 273	2 769	1 058	9 100
1888	5 521	2 730	1 007	9 258

Von den stattgefundenen 390 (396 im Vorjahre) Schienenbrüchen kamen 41,28 % auf die Sommermonate April bis September und 58,78 % auf die Wintermonate Oktober bis März.

Die Beamten-Unterstützungskasse, welche seit dem 1. Oktober 1854 besteht, wird von der Generaldirektion der Staatsbahnen verwaltet und hat den Zweck, dem bei den Sächsischen Staatsbahnen angestellten Personal bei überkommener Dienstunfähigkeit, sowie dessen Wittwen und Waisen eine bestimmte Unterstützung zu gewähren. Der Kassenbestand betrug Ende 1889 8 856 832 *M.* Nennwerth mit einem Kurswerth von 8 705 518 *M.*

Die Arbeiter-Pensionskasse ist vom 1. Juli 1888 ab für das bei der Sächsischen Staatsbahnverwaltung beschäftigte Arbeiterpersonal errichtet. Dieselbe dient zur Gewährung von Pensionen an arbeitsunfähig gewordene Kassenmitglieder, von Wittwen- und Waisengeld an die Hinterbliebenen von Kassenmitgliedern und von Sterbegeld. Die Einnahmen dieser Kasse bestehen aus den Eintrittsgeldern und Beiträgen der Mitglieder, den Zuschüssen aus Eisenbahn-Betriebsfonds in Höhe von 50 % der Mitgliederbeiträge usw. Der Vermögensbestand belief sich Ende 1889 auf 1 471 046 *M.* Kurswerth.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 7,95 km lange Strecke Kamenz-Elstra der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3525 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 3590 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Finanzirungs- und Pauschalsystem bezüglich des Baues von Lokalbahnen.

Ueber diese Fragen hat sich in der letzten Session des Oesterreichischen Reichsrathes der gewesene Minister Dr. Herbst ausgesprochen; seine Bemerkungen sind so treffend, dass wir das wesentlichste daraus hiermit nachtragen. Dem Grundsatze, dass man zunächst Prioritätsaktien und nicht Prioritäten ausgeben solle, ist beizustimmen. Man sollte freilich dafür sorgen, dass die Besitzer von Stammaktien bei der Art der Emission von Prioritätsaktien nicht vollständig um ihre Hoffnungen gebracht werden. Es sollte keine höhere Verzinsung als 5 % für die Prioritätsaktien beansprucht werden bevor die Verzinsung der Stammaktien stattfinde. Man habe aber diese Prioritätsaktien zum Kurse von 85 ausgegeben und dieselben haben dann nicht nur 6 % bekommen, sondern auch noch 15 % an Stammkapital mehr zu amortisiren gehabt. Seit der Zeit komme es gewöhnlich vor, dass die Aktien al pari ausgegeben werden müssen, und das sei bei den Aktien das allein richtige. Man sei auch zu der Idee gekommen, Prioritätentitres zu garantiren. Im finanziellen Interesse des Staates sei es richtig, diese Art der finanziellen Begünstigung vorzuziehen der Begünstigung durch Uebernahme von Stammaktien. Man habe sich endlich entschlossen, an die Ausgabe garantirter Titres zu gehen. Diese Modalität sei auch deshalb vortheilhafter, weil solche Prioritäten besser gezahlt werden, als nicht garantirte Prioritäten. Unser Eisenbahnwesen sei andererseits durch nichts so sehr geschädigt worden, als durch das System der Pauschalverträge, welches darin bestehe, dass irgend ein Bauunternehmer gegen Uebernahme von Titres ohne weiteres eine Bahn gebaut habe. Der Unternehmer habe des-

halb das Interesse, möglichst schlecht und möglichst wohlfeil zu bauen, z. B. die Städte zu vermeiden, an denen die Bahn vorüber führen sollte, weil die Gründe an der Stadt viel theurer sind, als die weiter von der Stadt gelegenen. Dieses System sei ein unbedingt verwerfliches. Der Regierung scheine jedoch die Sache bereits klarer geworden zu sein, da in einem der letzten Gesetze schon eine Bestimmung aufgenommen worden sei, welche das Pauschalsystem betreffe, nämlich die, dass die Bauvergebung, die Offertausschreibung usw. unter Intervention der Regierungsorgane geschehen solle. Man werde im Interesse aller Betheiligten handeln, wenn eine scharfe Kontrole beim Bau der Bahnen ausgeübt werde. Die Interessenten seien froh, wenn die Regierung dabei intervenire, weil sie das Vertrauen haben, dass die Bahn durch die Regierungsorgane besser hergestellt werde und dass die Forderungen nach Nacharbeiten nicht eintreten werden, die sich infolge des Systems der Pauschalverträge immer eingestellt haben.

Der 18. internationale Saatenmarkt in Wien

hat unter zahlreicher Betheiligung in- und ausländischer Konsumenten, Produzenten und Händler stattgefunden. Die geschäftlichen Ergebnisse haben seit vielen Jahren schon nicht mehr den grossen Umfang wie vor einem Jahrzehnt erreicht, weil der grösste Theil der Getreideernten der beiden Reichshälften weder in Wien noch in Pest, sondern auf den Provinzmärkten aus der Hand der Produzenten in jene der Konsumenten oder der Händler übergeht. Diese Geschäfte vollziehen sich ohne Unterbrechung während des ganzen Erntejahres, bald mehr, bald minder lebhaft, und dass dabei den Tarifbestimmungen der Transportanstalten die entscheidende Rolle zufällt, das ist bei dem Umstande, als der Zwischenhandel sich mit dem geringsten Nutzen begnügt und die Agrarzölle vorweg den internationalen Verkehr unterbunden haben, ganz selbstverständlich. Der Getreidehandel eilt von Station zu Station, um die bestehenden kleinen Preisunterschiede oder Frachtbegünstigungen für sich auszunutzen. Aus diesem Grunde darf man auch mit den erzielten Getreideumsätzen, besonders in Gerste um so mehr zufrieden sein, als der gerade in diesen Tagen sich vollziehende Kurssturz der fremden Valuten das Geschäft ungemein erschwert hat.

Ueber das Verhalten des Publikums bei den mit Läutewerk versehenen Wegübersetzungen der Lokalbahnen

hat infolge zahlreicher Unfälle das K. K. Handelsministerium folgende Verordnung erlassen: Beim Ertönen der an den mit Läutewerk versehenen Eisenbahn-Zugschranken angebrachten Glocke muss vor den Zugschranken gehalten werden bezw. haben die innerhalb der Zugschranken Befindlichen den Bahnkörper schleunigst zu verlassen. Das Ueberschreiten der Lokalbahnen bei den mit der Warnungstafel „Achtung auf den Zug" bezeichneten Wegübersetzungen ist bei Annäherung eines Zuges verboten. (Hierauf folgen die Strafbestimmungen für die Uebertretung dieser sofort in Kraft tretenden Verordnung.)

Einheitliche Textirung der bei den Eisenbahn-Zugschranken mit Läutewerk anzubringenden Warnungstafeln.

Auf Antrag der Direktorenkonferenz hat der K. K. Handelsminister diesbezüglich angeordnet: 1. Bei den mit Läutewerk versehenen Eisenbahn-Zugschranken sind besondere unterhalb der üblichen allgemeinen Warnungstafel an der Säule des Schrankens zu befestigende Warnungstafeln anzubringen, welche in deutlich lesbarer Schrift in den betreffenden Landessprachen zu enthalten haben: „Beim Ertönen der Glocke muss vor dem Zugschranken gehalten werden." „Innerhalb der Zugschranken Befindliche haben die Bahnkörper schleunigst zu verlassen." 2. Die Anbringung dieser Warnungstafeln hat bis Ende dieses Jahres zu erfolgen. Der Ungarische Handelsminister trifft einvernehmlich eine gleiche Anordnung für seinen Bereich.

Slavonische Drauthalbahn (Belisce-Kapolna).

Durch diese von der Firma S. H. Gutman in Belisce erbaute und bereits dem Verkehre übergebene Vizinalbahn wird der Landeshauptstadt Slavoniens ihr Hinterland nähergerückt.*) Die Stadt Essegg war bisher von dem westlichen Theile Slavoniens abgeschnitten, weshalb sich der Verkehr von der Landeshauptstadt ablenkte.

---

*) Die 32 km lange Bahn ist am 12. April d. J. dem Betriebe übergeben worden. Belisce liegt an der schiffbaren Drau, etwa 30 km westwärts von Essegg entfernt, eine Verbindung von Belisce nach Essegg existirt bis jetzt nur auf dem Wasserwege (nicht per Eisenbahn). Die Redaktion.

Die Konzessionsurkunde für eine normalspurige Bahn von Fürstenfeld nach Hartberg

wurde im R.-G.-Bl. am 30. August d. J. publizirt. Die Bahn ist binnen längstens 2 Jahren, vom 22. Juli 1890 an gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Die Trasse dieser Eisenbahn, welche eine Länge von 29,8 km haben soll, ist folgendermaassen projektirt: Die Bahn geht von dem nördlichen Ende der Station Fürstenfeld der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld aus, übersetzt nächst Fürstenfeld den Feistritzfluss, wendet sich sodann in das Safenthal und gelangt nach Bierbaum. Von hier aus führt die Trasse an dem linken Ufer des Safenbaches entlang, berührt in ihrem Zuge die Ortschaften Blumau, Klein-Steinbach, Leitersdorf und Sebersdorf, tritt sodann in das Thal des Hartberger Safenbaches und erreicht, an den Ortschaften Geiselsdorf, Unter- und Ober-Buch und Safenau vorbeiführend, die Endstation Hartberg. Die Konzessionäre sind verpflichtet, einen an geeigneter Stelle im Zuge der vorangeführten Linie abzweigenden, über Burgau nach Neudau führenden, etwa 9,8 km langen Flügel herzustellen.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministeirum hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, und zwar dem Grafen Rudolf van der Straten im Vereine mit Freiherrn Richard v. Suttner für nachstehende als schmalspurige Lokalbahnen auszuführende Eisenbahnlinien: 1. von der Station Göpfritz der Kaiser Franz Josefbahn über Allentsteig und Döllersheim nach Zwettl; 2. von Göpfritz über Gross-Sieghart, Raabs, Fratting und Jamnitz zur Station Budwitz der Oesterreichischen Nordwestbahn mit Abzweigungen: a) von Jamnitz über Datschitz und Teltsch nach Unter-Cerekwe, b) von Fratting über Zlabings und Neubistritz zur Station Neuhaus der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, ferner für eine Eisenbahnlinie von Zwettl nach Schwarzenau zum Anschlusse an die im Bau befindliche normalspurige Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya und von Waidhofen an der Thaya über Zlabing, Datschitz und Teltsch nach Wolframs mit Flügelbahnen einerseits nach Neuhaus, andererseits nach Mährisch-Budwitz; ferner dem Ingenieur Moritz Hirschkron in Wien für eine normalspurig auszuführende Lokalbahn von der Station Wolframs der Staatsbahnlinie Iglau-Taus nach Triesch und eventuell nach Teltsch. Ferner hat dasselbe die dem Bahnerhaltungsvorstande der Mühlkreisbahn, Ingenieur Hans Berger, bereits ertheilte Bewilligung für eine Eisenbahnverbindung zwischen den Stationen St. Georgen an der Gusen und Mauthhausen der Oesterreichischen Staatsbahnen auf weitere 6 Monate verlängert.

Als ein sehr unwahrscheinliches Eisenbahnprojekt

muss das wiederauftauchende Gerücht bezeichnet werden, dass zwischen den beiden Regierungen Verhandlungen im Zuge seien, welche den Bau einer Eisenbahn von Marmaros-Szigeth nach Kolomea oder Stanislau zum Gegenstande haben. Es ist dies ein Projekt, von welchem in früheren Jahren öfter die Rede war, dessen Ausführung aber schon an dem Kostenpunkte scheiterte, da eben die Karpathen zu überschreiten sind. Seither ist übrigens eine andere Karpathenbahn, die Linie Stryj-Munkacs, welche über den Beskid führt, gebaut worden.

Deutsche Uebersetzung Ungarischer Viehpässe.

Das Königlich Ungarische Ackerbauministerium hat sämmtliche Ungarische Eisenbahnen, sowie die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft neuerlich angewiesen, die Viehpässe der nach Oesterreich und nach Deutschland bestimmten Thiertransporte durch den Vorstand der Eisenbahn-Aufladestation, bezw. der nächsten Anschlussstation mit der Deutschen Uebersetzung versehen zu lassen. Der betreffende Stationsvorstand ist für die Richtigkeit der Uebersetzung persönlich verantwortlich.

Haftung für die Verunglückung eines Eisenbahnbediensteten (Rechtsfall).

Der Führer eines Lastzuges wurde in einer Zwischenstation auf dem Dienstgange in die Kanzlei beim Vorschieben dieses Zuges von der Reservemaschiene überfahren und getödtet. Der von seinen Hinterbliebenen gegen die Eisenbahnunternehmung gestellte Entschädigungsanspruch wurde nach seinen Bezügen und auch für zwei seiner mehr als 15 Jahre alten Kinder von der ersten Instanz in vollem Anspruche, von der zweiten wegen seines eigenen Verschuldens gar nicht und von der dritten mit Ausschluss dieser nicht mehr versorgungsberechtigten Kinder anerkannt. Der K. K. O. G.-H. stellte nämlich den Rechtssatz auf: Ein blosser Mangel der gehörigen

Aufmerksamkeit begründet noch nicht ein die Haftpflicht der Eisenbahn ausschliessendes Verschulden des Beschädigten im Sinne des § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 R.-G.-Bl. Nr. 27. Die grundsätzlichen Bestimmungen des Unfall-Versicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887 R.-G.-Bl. Nr. 1 in 1888 sind bei Beurtheilung von Schadenersatzansprüchen nach dem Gesetze vom 5. März 1869 R.-G.-Bl. Nr. 27 analog anzuwenden. — In den Gründen wird die bahnseitige Einwendung des eigenen Verschuldens des Verunglückten dadurch, dass er nicht auf die vor ihm stehende Reservemaschine und das Warnungssignal aufmerksam war, mit dem Hinweis darauf zurückgewiesen, dass er in der eifrigen Erfüllung seiner Dienstpflicht das Geleise überschreiten musste und dabei nicht ängstlich zögern durfte. Das „Verschulden" im Unfallgesetze muss nach Analogie des verwandten Unfall-Versicherungsgesetzes als ein absichtliches aufgefasst werden, um die Bahnunternehmung von der Haftpflicht zu befreien. — (Nr. 10 der Röll'schen Sammlung 1890.)

Kurator für die Prioritäten der Albrechtbahn.

Das K. K. Wiener Handelsgericht hat auf Ansuchen der Albrechtbahn den Advokaten Dr. August Periz zum gemeinsamen Kurator für die jeweiligen Besitzer der auszugebenden, mit jährlich 4 % in Silber verzinslichen Theilschuldverschreibungen des aufzunehmenden Prioritätenanlehens von 20 Millionen Gulden Oe. W. in Silber bestellt. Diese Kuratelsbestellung erfolgt zum Zwecke der Empfangnahme des Bescheides, betreffend die Einverleibung des Pfandrechtes für die Prioritätenbesitzer in der Eisenbahnbucheinlage, sowie zum Zwecke der Einleitung der aus diesem Anlasse etwa erforderlichen Schritte.

Zurückweisung der Beschwerde gegen die Konzessionirung einer Schleppbahn.

Das K. K. Handelsministerium hat der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen die Konzession zum Bau und Betrieb einer Schleppbahn von einem Punkte der Linie Wien-Wiener-Neudorf zu den Ziegelwerken der Wienerberger Ziegelfabrik- und Baugesellschaft in Vösendorf ertheilt. Gegen diese Konzessionsertheilung führte ein Industrieller, dessen Ziegelwerke sich in der Nachbarschaft der Wienerberger Gewerkschaft befinden, Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe, deren Begründung aus dem folgenden abweislichen Bescheide zu ersehen ist: Die Frage nämlich, ob die Trassirung mit Inanspruchnahme des Grundes des Beschwerdeführers die einzig mögliche war, ist von den Behörden nach freiem Ermessen zu entscheiden; das Verfahren der Kommission, welche die verschiedenen Trassen in Betracht gezogen und eine andere Variante (als die vom Handelsministerium konzessionirte) nicht für durchführbar erkannte, ist kein mangelhaftes gewesen, die Einwendungen bezüglich der Schädigung des Beschwerdeführers sind aber Gegenstand des Enteignungsverfahrens.

Das Fallen der Linienwälle und der Bau der Stadtbahn in Wien.

Ueber den in dieser Zeitung s. Z. gemeldeten und von der Wiener Bevölkerung so freudig begrüssten Fall der Linienwälle und die dadurch allein bedingte Möglichkeit des Baues einer Stadtbahn hielt vor längerer Zeit Architekt von Neumann im Ingenieurverein einen Vortrag, welchem wir folgendes entnehmen: Der im Reichsrathe eingebrachte Antrag, eine Vorortsbahn zu erbauen, habe zu zwei Studien geführt: 1. für eine Linie von Penzing nach Ottakring, Hernalser Friedhof, Sternwarte, Döbling und Heiligenstadt, 2. für eine von der Westbahn abzweigende Linie über die Gürtelstrasse bis zum Franz Josefbahnhofe, dort einerseits diese Bahnlinie verbindend, andererseits anschliessend an eine Stadtbahnlinie vom Franz Josefsbahnhofe nach dem Zollamte und in die heutige Verbindungsbahn einmündend. Es bestehe kein Zweifel, dass diese Gürtellinie vorzuziehen sei, denn sie diene Wien und den Vororten und sei in vollem Sinne eine Stadtbahnlinie. Die Fortsetzung der Linie nach aussen möge vertagt werden, heute wäre ihr Bau eine Gefahr, denn es entstünde abermals eine Bauzone für forcirte Bebauung, ohne dass der Anschluss Wiens und der Vororte noch innig vollzogen wäre. Diese Verbindungen Westbahn - Kaiser Franz Josefbahn - Zollamt - Verbindungsbahn sichere den Bewohnern die 3 Hauptlinien, wo unsere Villegiaturen liegen und wohin von Wien aus Ausflüge erfolgen. Alle weiteren Stadtbahnlinien, so wünschenswerth sie seien, sind heute nur Projekte — diese beiden Linien aber würde der Staat bauen und alle Faktoren hätten Grund, ihr Projekt zu fördern. Wenn dieses in Aussicht stehende Netz von Bahnen den Verkehr nach aussen und auf grössere Entfernungen in der Stadt vermitteln werde, so bedürfe Wien doch noch eines Verbindungsgliedes — den Bau von Sekundärbahnen, seien es Dampftramways oder Bahnen mit elektrischem Betriebe. Die geringe Dimensionirung der Strassen der inneren Stadt hindere die Einführung der Pferdebahn oder eines Omnibuswesens, wie es Paris und Berlin aufweist, so dass der Wiener, der nicht mit Fiaker oder Einspänner fahren kann oder will, die Stadt nur zum Theil mit einem billigen allgemeinen Verkehrsmittel erreichen könne, während das Gros auf die Fusswanderung verwiesen bliebe. Da gebe es nur ein Mittel: unter Niveau nach zwei Hauptrichtungen senkrecht zu einander solche Sekundärbahnen auszuführen, die mit einer Linie auf der Lastenstrasse, ebenfalls unter Niveau führend, verbunden seien, und endlich mit den bisherigen Dampftramwaylinien im Wienthal und Donaukanal sich vereinigen. Nur die einheitlich geplante Lösung der Kommunikationsmittel in gegenseitiger Ergänzung und Unterstützung könne auch den Wienern bieten, was überall in anderen Grossstädten möglich ist — von allen Punkten der Stadt nach dem Mittelpunkte mit einem billigen, schnellen Verkehrsmittel zu gelangen.

Apparat für die einheitliche Bahnzeit.

Der Beamte der Galizischen Carl Ludwigbahn, Plechawski, konstruirte einen sehr sinnreichen Apparat, welcher es ermöglicht, bei steter Uebersicht über die ganze Erde sowohl die Ortszeit als die Stundenzonenzeit und Weltzeit aller Punkte der Erde gleichzeitig und direkt abzulesen. Die Konstruktion beruht auf dem Prinzipe der Umdrehung der Erde in 24 Stunden und eignet sich sowohl für den Anschauungsunterricht in Mittelschulen, wie als wichtiger praktischer Behelf für Verkehrsanstalten, Post- und Telegraphenämter usw. Bei der vor einigen Fachmännern erfolgten Demonstration fand der Apparat allgemeine Anerkennung.

Vorläufige Konferenz bezüglich des Orientverkehrs.

Die diesjährige Versammlung der am Orientverkehr betheiligten Eisenbahnen findet am 3. September d. J. in Innsbruck statt. In derselben gelangen zahlreiche auf den Personen- und Güterverkehr nach dem Orient bezügliche Fragen zur Diskussion. Als Vorläufer dieser Hauptversammlung tagte in den letzten Tagen in Budapest eine Konferenz der Delegirten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Serbischen, Türkischen und Bulgarischen Eisenbahnen. Den Gegenstand der Berathung bildete die Regelung des Konventionszuges mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Bulgarischen Bahnen. Letztere stellen nämlich das Ansuchen, den Fahrplan des Konventionszuges derart zu modifiziren, dass die neueröffnete Linie Jamboli-Burgas einen besseren Anschluss mit dem benannten Hauptzuge gewinne. Die Konferenz konnte mit Hinblick auf die ausländischen Anschlüsse sich nicht für die Wünsche der Bulgarischen Bahnen erklären. Diese Frage dürfte übrigens anlässlich der Innsbrucker Versammlung neuerlich aufs Tapet gelangen, wozu der direkt interessirten Bahn um so eher Gelegenheit geboten ist, als die Beschlüsse der Budapester Konferenz keine bindende Kraft für die vertretenen Bahnen hatten und die Delegirten nur ermächtigt waren, das Resultat der Berathungen ad referendum zu nehmen und dasselbe den Eisenbahnverwaltungen zur Kenntniss zu bringen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Haussebewegung der abgelaufenen Woche fand an deren letztem Tage einen Stillstand, welcher durch den fortgesetzten Rückgang der fremden Valuten hervorgerufen wurde. Dessenungeachtet zeigen infolge der Kaufaufträge von Paris und Berlin und der durch den internationalen Saatenmarkt wieder aufgelebten Hoffnung auf eine stärkere Ausfuhr die Aktienkurse der meisten Bahnen gegen die Vorwoche wieder eine Steigerung; so notirt Galizische Carl Ludwigbahn 205, Nordwestbahn 223,25, Staatsbahn 240,50 und Südbahn 153,75, deren 3 % Prioritäten jedoch infolge von Realisirungen auf 150,75 zurückgegangen sind. Dies war auch mit Kaiser Ferdinands-Nordbahnaktien (2757,50) der Fall, während diejenigen der Elbethalbahn (235,75) sich gleich blieben.

Aus der Schweiz.

Reine Zahnradbahnen: Tarife.

Bezeichnung	Vitznau-Rigi	Goldau-Rigi	Pilatus-bahn	Generoso-bahn
Horizont. Betriebslänge km	6,85	8,65	4,27	8,44
Höhendifferenz zwischen den Endstationen . . m	1 310	1 330	1 624	1 319
Grösste Steigung der Bahn . . . . %	25	20	48	22
Zulässige Fahrgeschwindigkeit auf gr. Steigung km	7	8	3,6	7
Kleinste Kurvenradien m	180	140	80	60
Grösstes Zuggewicht . kg	27 000	30 000	11 200	24 000
Durchschnittl. Zugkraft „	4 000	3 650	3 800	2 800
Sitzplätze . im maximum	60	60	32	60
Spurweite . . . . . . mm	1 435	1 435	800	800
1. Personentarif.				
Tarif für Bergfahrt . Frcs.	7	8	10	7,50
„ „ Thalfahrt . „	3,50	4	6	5
„ „ Retourfahrt „	10,50	11	16	10

II. Gepäcktarif.

Vitznau-Rigi: 5—10 kg 50 Cts., je weitere 25 kg 70 Cts. mehr.

Goldau-Rigi: 2,60 Frcs. für 100 kg.

Pilatusbahn: 5—10 kg 50 Cts., jedes weitere Kilogramm 5 Cts. mehr.

Generosobahn: 5—10 kg 50 Cts., jedes weitere Kilogramm 5 Cts. mehr.

III. Gütertarif.

Vitznau-Rigi: je 25 kg oder Bruchtheil davon 55 Cts., Minimum 50 Cts.

Goldau-Rigi: 2 Frsc. für 100 kg, Minimaltaxe 50 Cts. bis zu 25 kg.

Pilatusbahn: je 10 kg oder Bruchtheil davon 30 Cts., Minimum 60 Cts.

Generosobahn: je 10 kg oder Bruchtheil davon 30 Cts. Minimum 60 Cts.

Visp-Zermatt Bahn.

Die Betriebseröffnung der Strecke Stalden-St. Nikolas, der Schmalspurbahn mit Zahnradstrecken von Visp nach Zermatt, hat am 26. August stattgefunden.

Kanal Thunersee-Interlaken.

Der am 14. August in Thun versammelte Verwaltungsrath der Thunersee-Dampfschifffahrtsgesellschaft beschloss einstimmig, in der auf den 10. d. Mts. einzuberufenden Aktionärversammlung zu beantragen, die geplanten Kanalbauten Thunersee-Interlaken sofort in Angriff zu nehmen, das Aktienkapital auf 1 500 000 Frcs. zu erhöhen und eine Anleihe von 1 Million Francs aufzunehmen.

Jura-Simplon Aktien.

Der Bund hat letzter Tage von fremden Banken, sowie von der Waadtländischen Kantonalbank weitere 25 200 Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn gekauft, womit er nunmehr 55 200 Stück zu 600 bezw. 666 Frcs. besitzt, wenn man den Kurs der Rententitel von 90 in Rechnung zieht, mit welchen Titeln der Käufer Zahlung leistet.

Giessbachbahn.

Die im Jahre 1879 eröffnete Seilbahn am Giessbach erhält nach Saisonschluss eine neue Ausweichung und neue Wagen verbesserter Konstruktionen, da diese Bestandtheile den heutigen Anforderungen an die Betriebssicherheit nicht mehr genügen. Die Ausweichung wird nach dem System der Lugano-Bahnhof- und Bürgenstockbahn gebaut und es kommen an Stelle der Kurven von 75 m solche von 120 m Radius. Die Wagen sind dreiachsig projektirt und erhalten 7 m Gesammtradstand. Die Laufräder der mittleren Achse bekommen keine und diejenigen der oberen und unteren je auf der äusseren Seite Doppelspurkränze, wodurch bekanntlich Durchschneidungen von Schienen und Zahnstangen in der Ausweichung vermieden werden können und dem Wagen eine sicherere Führung und einen ruhigeren Gang ermöglichen als bei dem jetzigen System. Die gegenwärtige Zahnstange wird mit Ausnahme einer ganz kurzen Strecke in der Ausweichung beibehalten. Erwähnenswerth ist, dass das urprüngliche Kabel im Betriebe ist, das jetzt noch keine Drahtbrüche aufweist und voraussichtlich noch einige Saisons benutzt werden kann. Nach erfolgtem Umbau wird die Giessbachbahn hinsichtlich Anlage und Einrichtung eine der besten sein.

Eisenbahn-Zusammenstoss.

Am 18. August stiessen der Fakultativzug 1070 und der von Cressier kommende Personenzug 69 in der Nähe von Landeron (Strecke Biel-Neuenburg) zusammen. Diese beiden Züge sollten in Landeron kreuzen, was, wie es scheint, das Maschinenpersonal des Zuges 1070 und der Stationsvorstand zu Landeron übersehen und den Zug in der Richtung nach Cressier abgelassen hatten, bevor Zug 69 eingefahren war. Einige Reisende erhielten unbedeutende Verletzungen, dagegen ist ein Kondukteur schwer verletzt und nach einigen Tagen gestorben. Maschinen und mehrere Wagen haben stark gelitten.

Vernayaz-Chamounix Bahn.

Die Maschinenfabrik in Bern bewirbt sich um die Konzessionsertheilung für den Bau und Betrieb einer Bergbahn Vernayaz-Chamounix, wobei aber nur deren I. Sektion Vernayaz-Chatelard in Betracht kommt, weil nur diese auf Schweizergebiet liegt. Nach dem vorliegenden Projekt wird eine direkte schmalspurige Verbindung zwischen Genfersee und Wallis mit dem Fremdencentrum Chamounix bezweckt, welcher Ort durch die projektirte Herstellung einer Eisenbahn la Cluse-Chamounix von Französischer Seite her noch eine erhöhte Bedeutung erhalten wird. Die Länge der durchgehenden Linie Vernayaz-Chamounix beträgt etwa 30 km; die I. Sektion Vernayaz-Chatelard etwa 13,2 km. Die Bahn mit 0,8 m Spurweite ist als Adhäsionsbahn und als Zahnradbahn gedacht. Die Maximalsteigung der ersteren beträgt 5% und diejenige der letzteren 17%. Die Anlagekosten sind auf 3 000 000 Frcs. veranschlagt.

Brienz-Rothhornbahn.

Die Arbeiten an dieser Bahn haben bereits begonnen.

Aus Italien.

Pensionskasse des Mittelmeernetzes.

Durch Vereinbarung zwischen Kassenausschuss und Verwaltungsrath ist die Frist für die Erklärung der betheiligten Beamten, ob sie die neuen Satzungen annehmen oder den alten unterworfen bleiben wollen, bis zum 31. Dezember des laufenden Jahres verlängert und dies von der Regierung genehmigt worden.

Inzwischen ist auch ein besonderer Ausschuss für Revision der Satzungen der allgemeinen Eisenbahn-Pensions- und Unterstützungskasse bestimmt worden, in welchen auch Vertreter der 3 Ministerien für öffentliche Arbeiten, Finanzen und Ackerbau entsendet sind.

Verein Italienischer Lokaleisenbahnen.

In Mailand hat sich mit vorläufigem Sitz in dem Verwaltungsgebäude der Nordmailändischen Eisenbahngesellschaft unter obigem Namen ein Verein gebildet, welcher als Zwecke „den Schutz gemeinsamer Interessen der einzelnen Gesellschaften, durch wechselweise Unterstützung den Betrieb zu erleichtern und zu verbessern, möglichst gleichmässige und dem allgemeinen Interesse entsprechende Regelung der Beziehungen zwischen den einzelnen Gesellschaften, namentlich in Bezug auf das Personal, Einrichtung einer Pensions-, Unterstützungs- und Hilfskasse für dienstunfähig Gewordene des letzteren bezw. deren Familien, Beilegung von Streitigkeiten und (auf Erfordern) Entscheidung etwaiger unter den Gesellschaften auftauchender Fragen“, satzungsmässig angibt.

Der Beitritt war ein zahlreicher und umfasst gegenwärtig 1 400 km Eisenbahnen der nachstehend aufgeführten 15 Gesellschaften: Central-Appennin, Colle-Poggibonsi, Venezianer Baugesellschaft, Modena-Mirandola, Neapel-Nola-Bajano, Neapolitaner, Nordmailand, Novara-Seregno, Reggio-Emilia, Serianathal, Suzzara-Ferrara, Ticino, Turin-Ciriè-Lanzo, Turin-Rivoli und Verona-Caprino-Garda.

Der ständige Ausschuss mit dem Direktor der Nordmailändischen Bahn als derzeitigem Vorsitzenden hat als Leiter der Vereinigung dem Präsidenten des Abgeordnetenhauses eine Petition unterbreitet, welche einige Bemerkungen bezw. Abänderungsvorschläge bezüglich des gegenwärtigen Gesetzentwurfes für Nebenbahnen enthält. Dieselben beziehen sich auf:

Konzessionsdauer (es wird vorgeschlagen, statt der vom Staate angenommenen längsten Dauer von 70 Jahren eine solche von mindestens 90 Jahren für Nebenbahnen auf eigenem Bahnkörper anzusetzen, da eine Amortisation der Anlagekosten sich schwerlich in so kurzer Zeit mit Sicherheit bewirken lässt);

grösste Zuggeschwindigkeit (zur Vermeidung von Irrungen würde auszudrücken sein, dass die grösste Schnelligkeit von 30 km in der Stunde sich nur auf Strecken beschränkt, welche nicht auf eigenem Bahnkörper liegen);

ferner Erleichterungen im Bau und Betriebe, Ermässigung der Abgaben, sowie Verminderung der Anforderungen bezüglich des Postdienstes und gleichmässige Behandlung sämmtlicher Eisenbahnen bezüglich der Rücksteuer für jede Fahrkarte.

Fachschulen für Werkstättenlehrlinge.

Der Verwaltungsrath des Mittelmeernetzes hat neuerdings Bestimmungen für die Schulen festgesetzt, in welchen Arbeiterlehrlinge für die Eisenbahnwerkstätten auf ihren ganz besonderen Dienst angelernt und ausgebildet werden.

Eine solche Fachschule ist bei jeder grossen Werkstätte eingerichtet und hat den Zweck, den genannten jungen Leuten alle die eingehenderen technischen Kenntnisse beizubringen, deren sie in ihrem Beruf bedürfen, d. h. besonders für die Laufbahn in den Werkstätten begrenzt.

Die Schulen unterstehen unmittelbar dem Eisenbahndirektor für Materialien- und Werkstättenwesen, und werden bezüglich der Leistung dem Maschineningenieur (Werkstattsvorstand) zugetheilt.

Der Unterricht erfolgt kostenfrei und die Verwaltung sorgt für die dazu nothwendigen Schrittstücke und Zeichnungen, deren Gebrauch ausserhalb der Schulräume durchaus verboten ist. Alle Lehrlinge der Werkstätten, welche das 16. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, können sich um Zulassung zur

Schule bewerben; die Anzahl der in jedem Jahre zu einem Lehrkursus in einer Schule Heranzuziehenden beträgt bis zu 20 (als höchste Grenze).

Die gegen die Schüler zu verhängenden Strafen können sein: Ermahnung durch den Lehrer der Klasse; zeitweiliger Ausschluss vom Unterricht auf der Schule, durch den Vorsteher derselben auf Vorschlag des Lehrers verfügt; gänzliche Entfernung von der Schule, von dem gesammten Lehrkörper der letzteren unter Vorsitz des Leiters derselben beschlossen und durch den Direktor des Werkstättendienstes genehmigt.

Die Lehrstunden und Uebungen dauern 8 Monate, ab 1. November jeden Jahres bis Ende Juni des folgenden; während der übrigen 4 Monate werden die Schüler ausschliesslich in den Arbeiten der einzelnen Werkstätten beschäftigt. Die Lernzeiten werden regelmässig auf alle Arbeitstage vertheilt und dauern je 2 Stunden; der Schulvorsteher kann, sofern er es für nothwendig hält, für Sonn- und Feiertage besondere Stunden festsetzen. Am Schluss des Schuljahres werden sämmtliche eingeschriebenen Lehrlinge einer mündlichen und schriftlichen Prüfung unterzogen, müssen auch eine Zeichnung anfertigen; keiner derselben kann in den folgenden Lehrkursus aufrücken, bevor er seine völlige Sicherheit in jedem während des Jahres vorgetragenen Lehrgegenstand nachgewiesen hat. Der Leiter der Schule stellt dazu denjenigen Schülern, welche die Prüfung gut bestanden haben, ein Zeugniss aus, und solchen Lehrlingen, welche sich bei der Schlussprüfung des 3. Jahreskursus als geeignet erwiesen haben, wird ein besonderer Ausweis über den Erfolg ihrer abgelegten Prüfungen, ihre Führung während der Lehrzeit und den Grad ihrer Ausbildung zum Eisenbahn-Werkstättenarbeiter ertheilt; auch die etwa erhaltenen Auszeichnungen werden erwähnt. Die Verwaltung behält sich vor, zur Belohnung und Anspornung des Lerneifers am Schluss der einzelnen Schuljahre Prämien, bestehend in Post-Sparkassenbüchern, an die verschiedenen Schulen zu vertheilen, und zwar 12 Stück zu je 50 L. an Schüler des 1. und 2. Lehrkursus und 6 Stück zu je 100 L. an Lehrlinge des 3. Schuljahres-Kursus. Diese Prämien werden auf Vorschlag des Direktors des Werkstätten- und Materialienwesens an diejenigen 18 Schüler verliehen, welche sich im abgelaufenen Schuljahr durch Eifer und Pflichttreue ausgezeichnet haben, sowie durch Geschicklichkeit und Fleiss bei Erledigung ihrer Dienstobliegenheiten.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Trambahnen zu Neapel. Die Stadtverwaltung unterhandelt gegenwärtig mit der Trambahngesellschaft dahin, dass letztere gehalten sein soll, nach Wunsch der Stadt elektrischen Betrieb einzuführen, auch auf den älteren Linien, und ferner einige bestimmte neue Strecken zu bauen, auch wenn dieselben vorläufig nicht lohnend sein sollten. Die Gesellschaft bietet einen erhöhten Grundzins von 13 000 L. auf das Kilometer; die seitens der Gesellschaft vorgeschlagene Betheiligung der Stadt hat der Stadtrath abgelehnt, weil durch eine derartige dem Wechsel unterworfene Einnahme der Haushalt der Stadt einer gewissen Unsicherheit ausgesetzt würde.

Interprovinzialer Dampftram Mailand-Bergamo-Cremona. Die Betriebsergebnisse der beiden letzten Jahre 1888/89 und 1889/90 stellten sich auf

	1888/89	1889/90
Betriebseinnahmen:		
für Personen	855 585 L.	855 595 L.
„ Waaren	370 039 „	360 887 „
„ Verschiedenes . . .	5 989 „	6 963 „
Sonstige Einnahmen . . .	6 781 „	4 834 „
Zusammen	1 238 394 L.	1 228 279 L.
Ausgaben:		
Betriebs- und allgem. Kosten	769 008 L.	798 406 L.
Gesellschaftslasten	228 690 „	228 070 „
Erneuerungs-Rücklagen . .	30 000 „	30 000 „
Verschiedene Ausgaben . .	2 669 „	5 585 „
Zusammen	1 030 367 L.	1 062 061 L.

Für das Vorjahr wurden 6, für das letzte Betriebsjahr nur 5 % Dividende gezahlt; die Verminderung entstand durch die allgemeine Verkehrslage des Landes.

Tram Rom-Ponte Molle. Diese mit Elektrizität betriebene, von der Piazza del Popolo ausgehende Linie wurde am 6. Juli eröffnet, und dürfte wohl die erste Anwendung ihres neuen Systems auf dem Italienischen Festlande bilden. Es verkehren kleine Züge von je 3 Wagen, von denen der erste die Akkumulatoren enthält und damit als Zugkraft zu wirken hat; er steht in geeigneter Verbindung mit einer elektrischen Drahtleitung, welche längs der Bahn in 5 m Höhe läuft. Das neue System kann für Eisen- und Trambahnen, unter Umständen auch für gewöhnliches Fuhrwerk Anwendung finden. Maschinen, Leitungen, Wagen und Zubehör sind Englischen Ursprungs.

Genueser Trambahnen. Die städtischen Verwaltungsbehörden haben beschlossen, die Konzession der Allgemeinen Französischen Gesellschaft um 42 Jahre zu verlängern, dergestalt, dass sie mit der Konzession für den Omnibusbetrieb zugleich endigt; ferner soll einer besonderen gegenwärtig in der Bildung begriffenen Gesellschaft die Genehmigung für die Tramlinien im Osttheile der Stadt ertheilt werden. — Vom Dampftram Genua-Bolzaneto-Pontedecimo hat die erstgenannte Gesellschaft das Stück Bolzaneto-Pontedecimo am 20. Juli eröffnet.

Dampftram Carate-Monza. Die Englische Gesellschaft, welche die Konzession der Linie erworben, hat mit dem Bau derselben begonnen.

Elektrische Bahn zu Mailand. Für diese längs des Hafens geplante Bahn wird die Genehmigung zur Anlage bei der Stadtbehörde nachgesucht.

Elektrische Bahn Turin-Sassi. Die Unternehmer der Seilbahn Sassi-Superga beabsichtigen, die genannte unmittelbare Verbindung herzustellen, von der sie erwarten, dass sie, weil als dringend nothwendig anerkannt, den Verkehr auf der Seilbahn entlasten wird. Die „Gazzetta del Popolo“ bespricht dieses Vorhaben in etwas drastischer Weise, zunächst von den berechtigten Gründen ausgehend, dass der weitaus grössere Theil des Publikums bei dem bisherigen, gewissermaassen erzwungenen Umwege über Superga sich wegen Höhe des Preises, wegen des überflüssigen Umweges und Staubes, wegen der Menge Haltepunkte und des damit verbundenen häufigen Anhaltens unter grossem Zeitverlust immerfort beklagen muss. Durch die neue Anlage werden alle diese Uebelstände nunmehr beseitigt.

Dampftram Mailand-Cusano-Monza-Carate Brianza. Die Gesellschaft „The Lombardy Road Railways Company Limited“ hat am 24. Juli die Theilstrecke Mailand-Macherio bei der landespolizeilichen Abnahme probeweise befahren lassen, während die Eröffnung der ganzen Linie bis Carate noch im August erfolgen sollte.

Elektrische Trambahn Florenz-Fiesole. Auch diese Linie sollte angeblich noch im August eröffnet werden; genauere Angaben liegen bisher nicht vor.

Seilbahn auf den Monterosso. Den Bau haben zwei Berner Ingenieure übernommen und mit den Arbeiten begonnen.

Dampftram Palermo-Monreale. Diese Art der Verbindung beider Städte ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen die vortheilhafteste und deshalb als geeignet in Aussicht genommen.

Römische Trambahnen. Die bisher in Rom vorhandenen beiden Trambahn- und Omnibusgesellschaften, die Römische und die Italienische, haben sich vom 31. Juli ab zu einer einzigen zusammengethan.

Seilbahn im Sant' Annathal bei Genua. Diese Linie, welche den Portelloplatz mit der Strasse Agostino Birtani (bei dem Corso Magenta) in Verbindung setzen soll, hat bei einer Länge von 367 m einen Höhenunterschied von 56 m zu überwinden; die beiden Enden der Bahn haben auf je 50 m Länge eine Neigung von 20.5 %, der mittlere Hauptheil eine solche von 13 %. Das aus Stahldrähten hergestellte Seil von 2 cm Dicke soll für ein Zuggewicht bis zu 23 000 kg berechnet sein.

Elektrische Bahn Lodi-Borghetto-Chignolo Po. Der im Herbst vorigen Jahres aufgestellte Bauentwurf war als nicht durchweg geeignet und in finanzieller Hinsicht nicht entsprechend betrachtet, und durchgreifender Umarbeitung unterzogen worden. Der neuere Entwurf beansprucht nur ein Kapital von 300 000 L. ausser den von den Gemeinden bedingungslos zu zahlenden Beiträgen, und wird zur Zeit von den Betheiligten berathen.

Seilbahn zum Pizzo di Brunate (bei Como). Der Gedanke, die landschaftlichen Schönheiten der Gegend und die Aussicht von der Höhe in bequemer Weise allgemeiner zugängig zu machen, ist schon ziemlich alt, und neuerdings hat sich eine Gesellschaft zur Ausführung desselben gebildet. Von den beiden vorliegenden Plänen hat der erste eine Zahnradbahn, der andere eine Seilbahn zum Gegenstande; der letztere wird mit Rücksicht auf den Kostenpunkt wahrscheinlich zur Ausführung gebracht werden.

Der Abfahrtsbahnhof käme nach diesem Plan bei der Kirche des Heil. Augustin auf der Strasse Como-Torno am Rande des Sees, und der Ankunftsbahnhof bei dem mit „Pizzo di Brunate“ bezeichneten Punkte auf 468 m über dem Spiegel des Sees zu liegen. Die gesammte Länge der Linie berechnet sich auf 1 000 m und die mittlere Steigung auf 51 %. Der Oberbau wird so angeordnet werden, dass gleichzeitig ein Wagen auf-, einer absteigt; jeder Wagen wird mit einer Handbremse für den gewöhnlichen Bedarf und einer kräftigen selbstthätigen Bremse (diese als Vorsichtsmaassregel) ausgerüstet. Jeder Wagen soll 25 Personen ohne den Schaffner fassen können.

Aus Amerika.

Kanada.

Die Kanadische Ueberlandbahn-Gesellschaft hat am 24. Juli d. J. in London 1 000 000 £ sichergestellte, 4% Schuldverschreibungen (Consolidated Debenture Stock) zum Preise von 97,5 % zur Zeichnung auflegen lassen; der auf 720 000 £ berechnete Ertrag dieser Anleihe ist grösstentheils zur Bezahlung der drei im Bau befindlichen Dampfer, welche den der Gesellschaft übertragenen Schifffahrtsverkehr zwischen Wancouver sowie China und Japan vermitteln sollen, bestimmt; nur 280 000 £ werden zur Ergänzung der Fahrbetriebsmittel sowie zu Verbesserungen Verwendung finden.

Die Calgary and Edmonton Railway-Company hat anfangs August d. J. durch Vermittelung des Londoner Bankhauses Morton Rose 550 000 £ 6% hypothekarische Schuldverschreibungen zum Nennwerthe zur Zeichnung auflegen lassen. Beide Linien dieser Gesellschaft gehen von der 840 Meilen westlich von Winipeg gelegenen Station Calgary der Kanadischen Ueberlandbahn aus; die eine führt in einer Länge von 190 Meilen nordwärts durch holz- und kohlenreiche Gegenden nach Edmonton und soll bis zum 1. Juli 1891 vollendet sein; die andere führt in einer Länge von etwa 110 Meilen südwärts durch fette Weidegründe und soll bis 1. November 1892 dem Verkehre übergeben sein. Für das ganze 300 Meilen umfassende Netz erhält die Gesellschaft 20 Jahre lang eine jährliche Staatsbeihilfe von 80 000 D. und ausserdem ausgedehnte Strecken Landes. Die Kanadische Ueberlandbahn hat den Betrieb und die Unterhaltung der Linie Calgary-Edmonton für einen Zeitraum von 5 Jahren nach Beendigung des Baues, also vom 1. Juli 1891 bis dahin 1896, unter der Bedingung, dass ihr sämmtliche Betriebseinnahmen zufallen, übernommen, während die Calgary und Edmontongesellschaft nur die Staatsbeihilfe behält. Wenn die Linie nach Ablauf der 5 Jahre nicht in den Betrieb der Eigenthumsgesellschaft zurückkehrt, so hat die Kanadische Ueberlandbahn die Schuldverschreibungen zum Preise von 110% zurückzuzahlen, andernfalls tritt die Tilgung derselben erst im Jahre 1910 ein.

Vereinigte Staaten.

Im „Moniteur des intérêts matériels" finden wir eine Berechnung des Schienenverbrauchs in den Vereinigten Staaten in dem Zeitraum von 1867 bis einschl. 1889. Ob diese Zusammenstellung Anspruch auf unbedingte Genauigkeit hat, bezweifeln wir; wenn aber auch nur annähernd richtig, ist dieselbe interessant genug:

Jahr	Neubauten	Schienenverbrauch		
		für Neubauten	für Auswechselungen	zusammen
	Meilen	t	t	t
1867	2 449	279 200	347 957	627 157
1868	2 979	339 600	417 195	756 795
1869	4 615	504 000	402 749	906 749
1870	6 070	663 000	356 153	1 019 153
1871	7 379	814 800	526 634	1 341 431
1872	5 878	648 900	881 950	1 530 850
1873	4 107	453 400	695 449	1 148 849
1874	2 107	234 900	602 824	837 724
1875	1 712	191 000	619 770	810 770
1876	2 712	302 600	577 316	879 716
1877	2 281	257 300	507 446	794 744
1878	2 687	303 000	579 695	882 695
1879	4 721	532 500	624 920	1 157 420
1880	7 174	817 800	934 726	1 752 526
1881	9 789	1 116 000	1 114 421	2 230 421
1882	11 591	1 321 000	591 921	1 912 921
1883	6 755	770 100	629 571	1 399 671
1884	3 977	453 378	691 472	1 144 850
1885	3 131	356 934	739 733	1 096 667
1886	8 647	985 989	714 014	1 700 000
1887	12 872	1 544 650	906 219	2 450 869
1888	6 801	816 120	776 257	1 593 377
1889	5 300	636 000	960 196	1 596 196

Die Newyork Central and Hudson River Railroad-Company hat von der jüngst beschlossenen neuen Anleihe von 15 000 000 D. einen Theilbetrag von 6 000 000 Dollars zum Preise von 211 £ für die Schuldverschreibung im Nennwerthe von 1 000 D. durch das Londoner Bankhaus J. S. Morgan & Cie. zur Zeichnung auflegen lassen. Der Ertrag der jetzt ausgegebenen Schuldverschreibungen ist zu der durch die Verkehrsentwickelung gebotenen Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Fortführung von bereits begonnenen Arbeiten, namentlich der Vergrössernng und Verbesserung der Endbahnhöfe in Newyork und Buffalo, bestimmt.

Das Aktienkapital dieser Gesellschaft beträgt 89 428 300 D.; demselben stehen bisher Anleihen in Höhe von 57 183 333 D. gegenüber. Im Jahre 1889 erzielte dieselbe eine Betriebseinnahme von 35 696 236 D., von welcher 11 985 692 D. als Reinertrag verblieben.

Mexiko.

Auf Grund des Gesetzes, betr. Umwandlung der Staatsbeihilfen zum Eisenbahnbau (s. Nr. 56 S. 563 d. Ztg.), hat die Regierung mit dem Londoner Bankhause Antony Gibbs & Söhne im Verein mit S. Bleichröder in Berlin und der Nationalbank von Mexiko eine durch einen Theil der Zolleinnahmen gewährleistete Anleihe von 6 000 000 £ abgeschlossen; mit mehreren der betheiligten Eisenbahngesellschaften hat die Regierung auch schon ein bezügliches Abkommen getroffen.

In London hat sich jüngst die Mexikanische und Centralamerikanische Eisenbahngesellschaft gebildet, welche die an Mendez ertheilte Konzession für die Linie von Vera-Cruz über Alvarado nach Minatitlan, sowie die an Wilson ertheilte Konzession für die Linie von der Grenze von Guatemala nach Jonala zum Anschluss an die Interozeanische Bahn erworben und deren Bau und Betrieb zum Zweck hat.

Die kürzlich mit einem Kapitale von 3 000 000 £ gebildete Nordmexikanische Eisenbahngesellschaft baut eine Linie, welche etwa 15 Meilen nördlich oder südlich von Station Escalona der Centralbahn ausgeht und nordwärts nach dem Bezirk der Sierra Mojada führt.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. an Gosalo Esteva für eine Eisenbahn von Guadalajara nach Chansela am Stillen Meere,

2. an Esneto Laigle für eine Strassenbahn von Mexiko nach dem Rancho Santa Cruz,

3. an den General Juan Bautista Camano für eine Eisenbahn von Mexiko über Toluca, Temascaltepec, Cutzamala, Coyuca und Coahuayatla nach Zihuatanejo,

4. an Francisco Vande Wingaert für eine in 4 Jahren fertigzustellende Bahn von Toluca, der Hauptstadt des Staates Mexiko, nach Cuernavaca, der Hauptstadt des Staates Morelos.

Kr.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Suspension der Beamten im Disziplinarverfahren in Bayern. Die Gerichte haben nicht zu prüfen, ob die im Disziplinarverfahren ausgesprochene zeitweilige Suspension eines nicht pragmatischen Beamten der Verkehrsanstalten und die infolge dieser Suspension erfolgte Auflage voller Stellvertretungskosten gerechtfertigt war. Dies gilt auch dann, wenn die Suspension während einer strafrechtlichen Untersuchung aufrecht erhalten wurde, welche mit Ausserverfolgsetzung des Beamten endete.** Thatbestand: Der Kläger Peter S., welcher im Jahre 1882 als Bahnmeister zu R. bedienstet war und in dieser Eigenschaft zur Kategorie D. J. des nicht pragmatischen Bahnpersonals gehörte, wurde nach Entschliessung des betreffenden Oberbahnamtes vom 11. Oktober 1882 wegen Verdachtes, im Dienste verschiedene strafbare Handlungen begangen zu haben, bis auf weiteres vom Dienste suspendirt; zugleich wurde aber die Erhebung der öffentlichen Anklage gegen S. wegen Mangels genügender Verdachtsgründe abgelehnt. Daraufhin leitete das Oberbahnamt eine Disziplinaruntersuchung ein und erneuerte den Antrag an den Staatsanwalt auf strafrechtliches Einschreiten, worauf dieser auch öffentliche Anklage gegen P. S. wegen Vergehens der Bedrohung aus § 241 R.-Str.-G.-B.'s, dann wegen fortgesetzten Verbrechens im Amte aus §§ 350, 351 a. a. O. erhob. — Die strafrechtliche Untersuchung, während welcher der Angeschuldigte zwar vom Dienste suspendirt war, jedoch auf freiem Fusse blieb, endigte mit der Ausserverfolgsetzung des S. wegen Mangels genügenden Verdachtes. In den Gründen des landgerichtlichen Beschlusses war jedoch bemerkt, dass die von S. bewiesene Eigenmächtigkeit und falsche Rechnungslegung der disziplinaren Ahndung anheimfalle — Kläger wurde sodann in seinen Dienst als Bahnmeister zu R. wieder eingesetzt, jedoch durch Entschliessung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten wegen einer Reihe festgestellter Dienstwidrigkeiten zur Strafe in gleicher Eigenschaft an die Bahnstation S. versetzt. — Während der Dauer der Suspension des Klägers war ihm sein Gehalt mit Ausnahme des Wohnungsgeldzuschusses und des Dienstbekleidungsbeitrags ausbezahlt worden, dagegen erging gemäss Entschliessung gedachter Centralstelle Anordnung dahin, dass der Kostenbetrag für die Stellvertretung des S. während der Suspensionszeit mit 1 170 *M.* von ihm einzuheben sei. Infolge dessen wurde der Wohnungsgeldzuschuss und der Dienstbekleidungsbeitrag für die Suspensionszeit des S. (236 *M.*) zurückbehalten und weiter verfügt, dass dem S. behufs Deckung des

Restes der Stellvertretungskosten zu 934 M. jährlich 137 M. in Monatsraten in Abzug zu bringen seien. — Kläger, die fiskalische Ersatzforderung für Stellvertretungskosten für unberechtigt erachtend, verlangt klagend die Ausbezahlung der ihm für die Suspensionszeit einbehaltenen Nebenbezüge mit zusammen 236 M., dann der seit 1. November 1886 einbehaltenen Gehaltstheile, endlich die Verurtheilung des Beklagten zur Anerkennung, dass ihm (Bekl.) eine Ersatzforderung wegen Stellvertretung für die in Rede stehende Zeit nicht zustehe. — Die Klage wurde vom Erstrichter als unbegründet zurückgewiesen, das Berufungsgericht gab dagegen derselben nur insoweit nicht statt, als der fiskalische Schadensanspruch wegen aufgewandter Stellvertretungskosten für den Zeitraum vom 11. Oktober bis 9. Dezember 1882 geltend gemacht ist, während dieser Anspruch für die nachfolgende Zeit vom Schlusse des Disziplinarverfahrens bis zur Aufhebung der Dienstsuspension des Klägers als unbegründet erachtet und dementsprechend nach dem Klageantrage erkannt wurde. Nach der Auffassung des Ober-Landesgerichts erscheint indess die Ansicht des Berufungsgerichts nicht als zutreffend aus folgenden Gründen: „Vom Kläger selbst ist zugegeben, dass nach der hier maassgebenden Kgl. Formations-Ordn. vom 28. Juni 1872, die Verwaltung und den Betrieb der Verkehrsanstalten betr., dann nach dem Strafreglement für die nicht pragmatisch angestellten Beamten derselben vom 16. Dezember 1875 zweifellos, dass den dort genannten Stellen und Behörden gegenüber dem ihm untergebenen, nicht pragmatischen Dienstpersonal ein Aufsichtsrecht sowie eine Disziplinargewalt zusteht und dass auf Grund dessen im Interesse des Dienstes auch die zeitweilige Suspension des Personals vom Amte ausgesprochen werden kann. Ebenso ist unbestritten und anerkannt, dass die Gerichte nicht berechtigt sind zu prüfen, ob die von den Aufsichtsbehörden gegen das ihrer Dienstaufsicht und Disziplinargewalt unterworfene Personal in zuständiger Weise getroffenen Maassregeln berechtigt waren. Ist aber die richterliche Zuständigkeit in dieser Hinsicht eingeschränkt, so hat auch das Gericht im gegebenen Falle mit der Thatsache zu rechnen, dass Kläger vom Beginn der Disziplinaruntersuchung an bis zum Schlusse des sich hieran anreihenden, mit Ausserverfolgsetzung des S. endigenden strafrechtlichen Verfahrens vom Dienste suspendirt war und dass eben diese Maassregel, und zwar ihrem ganzen zeitlichen Umfange nach, als eine dienstliche Nothwendigkeit sich darstellte. Daran wird auch durch den Umstand nichts geändert, dass die Suspension des S. über die Zeit des eigentlichen Disziplinarverfahrens hinaus bis zur Erledigung der strafrechtlichen Untersuchung andauerte und von der zuständigen Aufsichtsbehörde erst nach Beendigung dieses letzteren Verfahrens aufgehoben wurde. Wenn nämlich die dem Kläger vorgesetzte Dienstbehörde mit einer den Richter bindenden und dessen Nachprüfung entzogenen Wirksamkeit berecht war, aus dienstlichen Erwägungen die Suspension des Klägers auszusprechen, dann stand es auch in der Befugniss dieser Behörde, die Dauer der Suspension zu bestimmen und eben jene Maassnahme auch über die Zeit des eigentlichen Disziplinarverfahrens hinaus, an welches Verfahren sich gewissermassen als Fortsetzung die strafrechtliche Voruntersuchung anschloss, fortdauern zu lassen, zumal da, falls dienstliche Rücksichten die Suspension des Klägers vom Amte schon während des Displinarverfahrens als geboten erscheinen liessen, dies in noch erhöhtem Maasse dann der Fall gewesen sein muss, wenn das Ergebniss der disziplinaren Untersuchung Anlass zu der Annahme des Vorliegens eines strafbaren Thatbestandes, sonach einer noch ahndungswürdigeren Verfehlung bot. Solange aber die Frage in der Schwebe war, ob gegen S. nicht gerichtliche Bestrafung einzutreten habe, war die Disziplinarbehörde offenbar zuständig, nach eigenem Ermessen zu befinden, dass der endliche Abschluss des eingeleiteten, durch die gerichtliche Voruntersuchung jedoch unterbrochenen Disziplinarverfahrens vorerst ausgesetzt zu bleiben und die im Aufsichtswege verhängte provisorische Maassnahme der Amtssuspension auch während der Dauer der strafrechtlichen Untersuchung fortzubestehen habe. Es stellt sich demgemäss auch die nach dem 9. Dezember 1882 fallende Suspension des Klägers als eine in die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde des Klägers fallende Maassregel dar . . . .“ (Erk. des Obersten Landesger. zu München vom 31. Oktober 1889; Samml. der Entscheid. Bd. XII, S. 429 ff.)

---

v. O. **Aquilische Klage. Kompensation beiderseitiger Verschuldung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der zweite von den Klägern als Erben ihres Sohnes H. H. gestellte Antrag, die beklagte Eisenbahnverwaltung wegen Vernichtung des von H. benutzten Fuhrwerks usw. zur Zahlung einer Entschädigung von 859 M. zu verurtheilen, ist aus dem Aquilischen Gesetz hergeleitet. Ein ursächliches Verschulden finden Kläger darin, dass die Barriere des Eisenbahnüberganges, wenn überhaupt verschlossen, nicht ordnungsmässig verschlossen und überhaupt nicht ordnungsmässig verschliessbar gewesen, so dass das ruhig fortschreitende H.'sche Pferd durch einen nicht heftigen Gegenstoss die schliessende Schiebstange aus dem Pfosten habe auf den Bahnkörper werfen können. In Wirklichkeit war beim Nahen des Fuhrwerks ein Verschluss der Barriere, aber kein vorschriftsmässiger, vorhanden. — — — Angenommen, die beklagte Verwaltung habe die Pflicht gehabt, den Verschluss so einzurichten und in solchem Stande zu erhalten, dass er wenigstens in gewissem Grade mechanischen äusseren Einwirkungen Widerstand leisten, namentlich ruhig gehende Pferde zum Stehenbleiben bringen musste und es treffe sie ein Verschulden, insofern sie dieser Aufforderung, wie der Erfolg gezeigt, nicht genügt habe, so würde gleichwohl die Haftbarkeit der Beklagten nicht anzunehmen sein, weil alsdann ein Fall der Kompensation beiderseitigen Verschuldens vorläge, welcher nach den Vorschriften des Römischen Rechts diese Haftbarkeit ausschlösse (der verunglückte Führer des Gefährts war eingeschlafen gewesen). Mögen diese Vorschriften auf allgemeiner Billigkeitsnorm beruhen, dass bei jedem Handeln eine Verpflichtung zur Aufmerksamkeit und Umsicht bestehe und wo solche nicht angewandt, selbst der durch das Verschulden eines Dritten dem Unvorsichtigen verursachte Schaden von diesem selbst, als von ihm mit verursacht, zu tragen sei oder mag anzunehmen sein, dass auch in derartigen Fällen nur eine Ursache des Schadens zu statuiren sei, und das schuldhafte Handeln eines Unvorsichtigen, wenn es mit dem bereits in Wirksamkeit befindlichen gleichfalls schuldhaften Thun eines Dritten zusammentreffe, diese frühere Ursächlichkeit beseitige, so dass aus ihm allein der Schaden abzuleiten sei, der Ausschluss der Aquilischen Klage bleibt derselbe, auch ist es nicht von Erheblichkeit, ob das eine oder andere Verschulden für das überwiegende zu halten sei.“ (Erk. d. Ob.-Land.-Ger. zu Braunschweig vom 27. März 1889, bestätigt durch Erk. des Reichsgerichts vom 12. Juli 1889; Seuffert, Archiv N. F. Bd. XV S. 294.)

Bücherschau.

Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung. Herausgegeben von Dr. Victor Röll, Generaldirektionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen, unter redaktioneller Mitwirkung des Oberingenieurs Carl Wurmb, Vorstand des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes und in Verbindung mit vielen Fachgenossen. Zweiter Band. Wien. Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn. 1890. Preis des Bandes geheftet 10 M., in Originalband 12 M.

Ungefähr 9 Monate nach Ausgabe des ersten Bandes, welchen wir in Nr. 85 des vorigen Jahrgangs unserer Zeitung eingehend und anerkennend besprachen, ist kürzlich der zweite Band dieses trefflichen Werkes (wie der erste 32 Druckbogen umfassend mit 530 Originalholzschnitten, 9 Tafeln und 2 Eisenbahnkarten) erschienen.

Dieser zweite Band reiht sich vollkommen gleichwerthig seinem Vorgänger an, sowohl was die Darstellung, als auch was die Ausstattung anlangt. Derselbe reicht von dem Schlagwort „Betrieb“, welches in seiner verschiedenen Zusammensetzung auf 68 Seiten in nicht weniger als 70 Einzelaufsätzen abgehandelt wird, bis „Deutsche Eisenbahnen“, welcher Artikel 32 Seiten in Anspruch nimmt (davon 12 Seiten eine Geschichtstafel der Bahneröffnungen nebst Uebersichtskarte). Eine grosse Anzahl der Artikel, namentlich die Schlagwörter, welche den Betrieb betreffen, ist von dem fleissigen Herausgeber Dr. Röll selbst geschrieben. Derselbe wird aber auch kräftig unterstützt von dem stattlichen Heer seiner Mitarbeiter; so von Launhard (Betriebskosten), Haushofer, Jungbecker, Löwe, Claus, Dr. Schreiber, Dr. Wehrmann, Dr. Ziffer, Wurmb u. a.

Die Aufsätze über Blasrohr (von Frank), Blockeinrichtungen (von Rank), Bogen- und Hängebrücken (von Melan), Bohrapparate und Dampfhammer (von Neblinger), Bremsen (von Kienesperger), Dampfcylinder und Dampfmaschinen (von Spitzner), Dampfkessel und Dampfschieber (von Wehrenfennig), Dampfstrahlpumpe (von v. Borries) und anderen enthalten mit zahlreichen Holzschnitten ausgestaltete Beschreibungen der in Anwendung befindlichen Konstruktionsarten.

Wie wir hören, soll Band 3 gegen Ende dieses Jahres erscheinen und die Vollendung des Werkes im Jahre 1891 erfolgen.

Verschiedenes.

Internationales Eisenbahnfrachtrecht.

Der Schweizerische Bundesrath hat die Schlusskonferenz in Angelegenheit des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes auf den 13. Oktober d. J. nach Bern einberufen.

Hafenbau in Strassburg.

Strassburg zählte bisher nicht mehr in die Reihe der für die Schifffahrt bedeutenden Rheinstädte, da es nicht die ge-

ringste Vorkehrung hatte, um ein Anlegen und Ausladen von grösseren Fahrzeugen zu ermöglichen. Zur Zeit sind nun von der Stadt Strassburg, wie das „Schiff" berichtet, grossartige Hafenanlagen in Angriff genommen worden. Fahrzeuge bis zu 100 m Länge sollen Zugang bis in das Innere des eigentlichen Stadtbereiches finden. Zu diesem Behufe wird die Schleuse des Marne-Rheinkanals derart umgebaut, dass solche Schiffe in den Kanal bis zum Kehler Thor gelangen können. Das eigentliche Hafenbecken erhält 700 m Länge bei 40 m Breite. In der Nähe desselben sind die Getreide-Lagerhäuser vorgesehen, für welche bereits Anmeldungen für eine Fläche von rund 9000 m² vorliegen. Neben den Schienengeleisen werden hier auch Elevatoren aufgestellt werden. Ein Lagerwerk von 4 Stockwerken mit je 3000 m² Lagerfläche, das im ganzen also 12000 m² Lagerraum bieten wird, während ein Platz von 700 m Länge und 80 m Breite zum Lagern von Kohlen ausersehen ist. Ausser den Schienensträngen, die überall die Verbindungen herstellen, sind natürlich auch verschiedene Dampfkrahne an den geeigneten Plätzen vorgesehen und der neue Hafen wird so mit allen Errungenschaften der modernen Technik ausgerüstet sein. Man rechnet, dass er gleichzeitig 16 grosse Rheinfahrzeuge nebst einer unbestimmten Anzahl Kanalschiffe wird aufnehmen können.

Zur Beseitigung der II. Wagenklasse bei den Englischen Eisenbahnen.

In einer Versammlung der Aktionäre der Maryport und Carlisle Eisenbahngesellschaft wurde von zuständiger Seite mitgetheilt, dass die Benutzung der I. und II. Wagenklassen auf den Linien der genannten Bahn stetig im Abnehmen begriffen ist, während die der III. Klasse im selben Verhältniss steigt. Da eine gleiche Erscheinung sich auf fast sämmtlichen Bahnen im Vereinigten Königreiche feststellen lässt und in Zukunft die Haupteinnahme den Passagieren der III Klasse zu verdanken sein wird, so denkt man zunächst daran, diese Wagenklasse mit etwas mehr Komfort als bisher zu versehen. Ausserdem aber hat man den Vorschlag gemacht, in Zukunft nur noch Züge mit zwei Klassen zusammenzustellen, so dass also die jetzige II. Klasse kassirt würde. Der Präsident obiger Gesellschaft äusserte sich bezüglich dieses Vorschlages dahin, dass er nicht ganz sicher sei, ob es jetzt schon am Platze wäre, die fragliche Maassregel durchzuführen, jedenfalls aber könne es sich dabei nur noch um eine Frage der Zeit handeln.

Sollte es wirklich dahin kommen, dass man jene Idee zur Ausführung bringt, so wäre das eine neue Bestätigung des Ausspruches, dass in England nur zwei Gesellschaftsklassen, und zwar nach ihren pekuniären Verhältnissen, unterschieden werden. Wer Englische Verhältnisse kennt und Gelegenheit gehabt hat, die betrunkenen Arbeiter und Matrosen zu beobachten, die oftmals die III. Wagenklasse benutzen, der wird den Geschäftsmann, Geistlichen, Lehrer usw. nicht beneiden, denen ihr mässiges Einkommen die Benutzung der I. Klasse nicht gestattet. Viel unangenehmer würde die neue Einrichtung aber noch für weibliche Reisende sein.

Ein Projekt zur Wiedererschliessung des Sudans.

Der in Aegyptischen Diensten stehende Französische Ingenieur Prompt hat der Aegyptischen Regierung ein umfangreiches Projekt vorgelegt, in welchem er die Verlängerung der Eisenbahn bis Assuan, die Kanalisirung des Nils von Assuan bis Khartum und die Erbauung grosser Wasserreservoirs in Verbindung mit den Schleusenanlagen vorschlägt. Wenn es auf diese Weise gelingt, Dampfboote bis Khartum zu bringen, so glaubt Herr Prompt angesichts der geringen Schwierigkeiten zwischen Khartum und dem Albert-Nyanza die Befahrung des Nils bis in die Aequatorialprovinz ermöglichen zu können.

(„Handelsmuseum.")

Sprechende Lokomotiven.

Nach einer in der „Zeitschr. f. Transportw." enthaltenen Notiz sollen Edison und Lowry sich einen Apparat haben patentiren lassen, welcher die Dampfpfeife der Lokomotive ersetzen soll. Der Linguagragh, ein Apparat mit Röhren, Drähten, eingeschobenem Phonogramm und einer Klaviatur bestehend und mit einer nach aussen gehenden, trompetenartigen, rückwärts geneigten Röhre versehen, soll die Worte: „Tunnel, Bremsen" usw. mit solcher Gewalt ausstossen, dass Beamte und Reisende den Ruf hören.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Eisenbahnverband. Galizischer Gemeinschaftsverkehr. In dem mit 1. September l. J. in Kraft tretenden Ausnahmetarif für Getreide etc. sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen.

Auf Seite 9 ist Alinea 6 zu streichen und durch ein neues Alinea in folgender Fassung zu ersetzen:

Die Reexpedition, welche nur einmal in einer der oben genannten Reexpeditionsstellen stattfinden darf, muss bezüglich der in den Stationsmagazinen eingelagerten Sendungen spätestens binnen sechs, bezüglich der in den öffentlichen Lagerhäusern eingelagerten Sendungen spätestens binnen zwölf Monaten vom Datum des Eintreffens der Transporte in den bezüglichen Lagerstellen an gerechnet, erfolgen.

Auf Seite 17 sind die Stationsnamen Kralup und Tetschen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn sammt den bezüglichen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 30. August 1890. (1947)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der zur Zeit nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltepunkt Zessel wird am 1. Oktober d. J. auch für den unbeschränkten Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die für den Verkehr dieser Station in Anwendung kommenden Tarifsätze sind aus dem an demselben Tage in Kraft tretenden Nachtrag I zu unserem Lokalgütertarif und aus dem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zu ersehen. — Die bezüglichen Tarife bezw. Nachträge können von den Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Oels, den 30. August 1890. (1948)
Direktion.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird der im diesseitigen Bezirk an der Strecke Köln-Neuss zwischen den Stationen Norf und Dormagen gelegene Haltepunkt Nievenheim als Haltestelle eingerichtet und für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen sowie den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden.

An genanntem Tage treten infolge dessen im diesseitigen Binnen- und Rheinischen Nachbarverkehr sowie in den Staatsbahnverkehren mit dem diesseitigen Bezirk Entfernungen bezw. Tarifsätze für die fragl. Haltestelle in Kraft.

Köln, den 6. September 1890. (1949)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit dem 5. September 1890 tritt zum Verbandsgütertarif zwischen Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften;
b) Neue Frachtsätze für Alexandrowo, Bartschin, Jadownik, Janowitz i. P., Lichtenberg-Friedrichsfelde, Nakel, Ostrowitt, Pakosch, Wapno, Wongrowitz und Znin des Bezirks Bromberg;
c) Ausnahmefrachtsätze für getrocknetes Obst.

Abdrücke des Nachtrages X können durch die Fahrkartenausgabestellen der Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 30. August 1890. (1950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Entfernungen zwischen den Stationen Berlin, Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Gera, Thür. Bhf., Leipzig, Eilenb. Bht., Leipzig, Thür. Bhf., Plagwitz-Lindenau, Thür. Bhf., Weida, Thür. Bhf. und Zeitz, Thür. Bhf., des Direktionsbezirks Erfurt sowie Gera, Weimar-Geraer Bahn andererseits um je 3 km ermässigt.

Erfurt, den 31. August 1890. (1951)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Berlin- und Altona-Erfurt. Die Sätze des in unserer Bekanntmachung vom 24. Dezember 1889 erwähnten Ausnahmetarifs für Schiefertafeln, Griffel, Stein- und Glasmärbel zur überseeischen Ausfuhr finden ab 10. September d. J. in den oben bezeichneten Verkehren auch im Versande von Station Gotha Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. September 1890. (1952)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main und der Main-Neckarbahn tritt am 1. September l. J. der Nachtrag V in Kraft, u. a. Aufnahme der Stationen Christianshütte, Eschenau, Heckholzhausen, Schadeck und Schupbach der Kerkerbachbahn enthaltend.

Exemplare des Nachtrages sind durch unsere Güterabfertigungen zu beziehen.

Darmstadt, den 29. August 1890. (1953)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. September l. J. kommt ein Nachtrag VIII zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung der besonderen Tarifvorschritten, neue bezw. abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die dem Direktionsbezirke Hannover angehörenden Stationen Speele und Volpriehausen, sowie die Stationen der Strecken Uelzen-Langwedel, Harburg-Cuxhaven und Hannover-Visselhövede, Gültigkeitsverlängerung des Ausnahmetarifs 17 für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr und einen vom 1. Oktober l. J. ab geltenden Ausnahmetarif für Stärke und Dextrin zur überseeischen Ausfuhr.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren. (1954)

Frankfurt a/M., den 30. August 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September l. J. gelangt für den Verkehr von Stationen der Bayerischen, der Württembergischen, der Badischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar-Bahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) nach Bodenbach-Tetschen, Eger, Friedrichshafen, Furth i. W., Halbstadt, Konstanz, Myslowitz, Oderberg, Oswieçim, Passau, Salzburg und Simbach transit für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) und darüber hinaus ein neuer Tarif zur Einführung.

Durch denselben werden die bis jetzt im Tarif für den Verkehr von Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Sächsischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn etc. nach Bodenbach-Tetschen, Eger, Halbstadt, Myslowitz, Oderberg, Oswieçim und Passau transit für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern und darüber hinaus vom 1. November 1889 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Bahn, der Badischen Staatsbahnen und einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) aufgehoben.

Der neue Tarif findet auf alle diejenigen Sendungen Anwendung, welche mit direkter Frachtbriefadresse, sowie mit den für direkte Sendungen vorgeschriebenen Zollpapieren nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) und darüber hinaus zur Auflieferung gelangen,

a) sofern für diese Sendungen direkte Tarifsätze entweder überhaupt nicht zur Verfügung stehen oder in dem Falle, dass der Absender die Abfertigung nach diesem Tarife ausdrücklich vorschreibt;

b) sofern solche Sendungen infolge einer Vorschrift der Verzollung in einer bestimmten Deutsch-Oesterreichischen Grenzstation oder wegen Unterlassung bezw. Nichtbeachtung der für die Erlangung der direkten Tarife bestehenden Vorschriften nicht direkt nach den unteren Donauländern abgefertigt werden können.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 80 ₰ von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

München, den 28. August 1890. (1955)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. September d. J. ist die Station Drohndorf-Mehringen des Direktionsbezirks Magdeburg für den Versand von Kartoffeln in Ladungen von mindestens 10000 kg (Ausnahmetarif R) mit den Sätzen der Station Giersleben in den Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverband aufgenommen worden.

Elberfeld, den 1. September 1890. (1956)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerischen Stationen Bergen und Weiherhammer. Am 1. Oktober 1890 gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr der Bayerischen Stationen Bergen und Weiberhammer im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 3. Sept. 1890. (1957)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. November 1890 treten die in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Berlin, Altona, Hannover, Oldenburg, sowie im Lokalverkehr des Bezirks Bromberg für den Verkehr von der Station Thorn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach den Deutschen Seehäfen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur überseeischen Ausfuhr ausser Kraft.

Bromberg, den 31. August 1890. (1958)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 1. September, bezw. soweit Erhöhungen eintreten, vom 15. Oktober d. J. tritt zu dem Gütertarif vom 1. August 1887 der Nachtrag XII in Kraft.

Durch denselben werden die Stationen der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der bezüglichen Tarifsätze des Niederdeutschen bezw. Westdeutschen Verbandes in obenbezeichneten Tarif einbezogen. Ferner enthält der Nachtrag ausser neuen bezw. anderweiten Entfernungen im Verkehr mit einigen Stationen des Direktionsbezirks Altona Ausnahmefrachtsätze für Stärke und Stärkefabrikate zur überseeischen Ausfuhr.

Exemplare des Nachtrages sind, zum Preise von 0,30 ℳ das Stück, durch die betreffenden Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 31. August 1890. (1959)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1890 treten die Nachträge II zu den Heften 1—3 des Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Gütertarifs vom 1. September 1889 in Kraft.

München, den 2. September 1890. (1960)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Eisenbahnverband. Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Vom 15. September l. J. an findet die im Ausnahmetarife für Getreide etc. gültig vom 1. September 1890 für die oben erwähnten Verbandverkehre enthaltenen Frachtsätze der Station Teschen (K. F. N. B.) auch für den Verkehr mit der Station Teschen (K. O. B.) in nachstehenden Relationen Anwendung u. zw.:

1. nach und von Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Station Podgórze-Bonarka, Podgorze-Plaszow, Oswiecim, Saybusch-Zablocie, Tarnów und Lemberg, dann der zwischen Swoszowice und Oswiecim und der zwischen Radziszow und Sucha (exclus.) gelegenen Stationen,
2. nach und von Station der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn ausnamlich Przemysl,
3. nach und von den Stationen der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, ausnamlich jener zwischen Lemberg und Halicz (exclus.)

Die Frachtsätze für die oben erwähnten, vom Verkehre mit Teschen K. O. B. ausgeschlossenen Stationen, dann die Frachtsätze für die Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal finden nach wie vor nur im Verkehre mit Teschen (K. F. N. B.) Anwendung.

Wien, am 1. September 1890. (1961)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer Verband. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 15. September l. J. tritt für den Berlin-Sächsischen Verband ein neuer Tarif in Kraft, welcher den gleichnamigen Tarif vom 1. Mai 1889 ausser Wirksamkeit setzt.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für den Verkehr der Berliner Staatsbahnstationen und der Station der Ringbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Friedland i. B., Raspenau-Liebwerda sowie Reichenberg andererseits.

Soweit durch diesen Tarif Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit 15. Oktober l. J. in Kraft.

Exemplare erliegen bei den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 1. September 1890. (1962)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Am 15. September l. J. tritt ein neuer Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischen Personenverkehr in Kraft.

Derselbe enthält direkte Fahrpreise und Gepäcksätze von Wien Nordbahnhof, Staatsbahnhof und Nordwestbahnhof nach Christiania, Malmö und Stockholm.

Wien, den 1. September 1890. (1963)
Die Generaldirektion
die K. K. priv. Oesterreichischen
Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien soll im Submissionswege vergeben werden.

1. 3000 t Flussstahlschienen, 134 mm hoch,
2. 100 t Flussstahlschienen, 123 mm hoch,
3. 20000 Stück Fusslaschen aus Flusseisen,
4. 35000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen,
5. 50000 Stück Laschenbolzen aus Eisen,
6. 150000 Stück Schienenkloben aus Eisen,
7. 40000 Stück Querschwellen aus Flusseisen,

8\. 10 000 lf. Meter Weichenschwellen aus Flusseisen,
9\. 200 000 Stück Klemmplättchen aus Flusseisen,
10\. 200 000 Stück Hakenschrauben aus Eisen,
11\. 200 000 Stück Federringe aus Federstahl,
12\. 90 t Zungenschienen, 105 mm hoch, aus Flussstahl.

Lieferungstermine: 1. Januar bis 15. Mai 1891; es kann jedoch schon von Mitte November d. J. ab geliefert werden. — Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 2 ℳ abgegeben.

Die Offerten, welche per Tonne und in Reichsmark franko einer beliebigen Pfälzischen Eisenbahnstation zu stellen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ bis zum 15. September d. J., Abends 7 Uhr an uns eingereicht werden.

Ludwigshafen a/Rh., 2. September 1890.
Die Direktion. (1964)
v. Lavale.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dr. H. Zerener's
giftfreies, geruchloses u. feuersicheres
Pat. Antimerulion
aus der chemischen Fabrik
Gustav Schallehn, Magdeburg,
ist anerkannt das einzig brauchbare
Hausschwammmittel
für alle Eis- und Wohnhäuser, Museen, Kirchen, Schulen, Bureaux, Bergwerke etc. Depôt in:
Berlin, J. G. Braumüller & Sohn, Zimmerstr. 35.

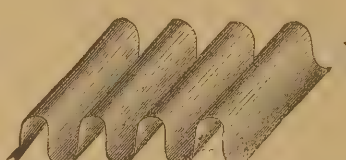


Die billigste u. beste Badeeinrichtung ist ein Patent-Badestuhl von L. Weyl, Berlin, Mauerstr. 11. Prospecte gratis.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Ingenieuren, Architecten, Oekonomen, Inspectoren, Reisenden u. A. wird unter Zusicherung strengster Discretion und feinster Bedienung durch Empfehlung, bezw. Verkauf von Bedarfs-Artikeln der Landwirthschaft, des Maschinenbetriebs und Baufachs lohnender Nebenverdienst nachgewiesen. Versieg. Offerten erbeten unter C. T. 452 an
Rudolf Mosse, Magdeburg.

Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos“
Bestes Fabrikat
R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.
„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten.“



Wilh. Tillmanns,
Remscheid,



Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**

Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.



Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen,** seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,
übernimmt die Ausführung
elektrischer Beleuchtungs-Anlagen
für
Bahnhöfe
sowie die Lieferung von Elektromotoren für
Drehscheiben und Schiebebühnen.
Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 71. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 10. September 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Brettmann's Geschwindigkeitsuhr für Lokomotiven.

Herr Maschineninspektor Brettmann in Weissenfels hat einen Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven erfunden und ausgeführt, welcher sich im Betriebe bewährt hat. Die Erfindung hat Aufmerksamkeit in den Kreisen der Eisenbahntechniker erregt und verdiente Anerkennung gefunden, weil sie sich durch grosse Einfachheit auszeichnet und dabei doch alle Bedingungen erfüllt, welche an einen derartigen Apparat gestellt werden müssen.

Die pessimistische Auffassung, welche im allgemeinen bei Beurtheilung der Geschwindigkeitsmesser der Lokomotiven vorherrscht, hat nach den wenig erfolgreichen Ergebnissen, die im Betriebe mit derartigen Apparaten bisher gemacht sind, allerdings ihre volle Berechtigung. Einige Verwaltungen haben überhaupt den Stab über diese Einrichtungen gebrochen, sie müssen also besonders ungünstige Erfahrungen gemacht haben. Sie haben wahrscheinlich aussergewöhnlich komplizirte Apparate erprobt; denn bisher ging das Bestreben der Erfinder vielfach dahin, im Bau der Geschwindigkeitsmesser aussergewöhnlichen Anforderungen Rechnung zu tragen, an und für sich ein höchst lobenswerthes Bestreben, welches aber zum Bau mechanischer Kunstwerke geführt hat, die schlechterdings nun einmal auf einer Lokomotive nicht am Platze sind. Zu diesen Produkten der Feinmechanik gehört ein grosser Theil der Registrirapparate, die meistens nur so lange betriebsfähig blieben, als der jeweilige zuständige Beamte des Werkstätten- oder Betriebsmaschinendienstes sich persönlich um die Unterhaltung kümmern konnte. Man gebrauchte für die Unterhaltung Spezialisten und wenn die nicht zur Verfügung standen, wurde die Unterhaltung nicht sachlich ausgeführt. Der Geschwindigkeitsmesser kam in die Werkstatt, blieb in der Werkstatt oder wurde dem Telegrapheninspektor zur Prüfung und etwaigen Regulirung überwiesen. Mittlerweile hatte die Lokomotive nur das Gehäuse des Apparates. Der Lokomotivführer war ausser Kontrole, hütete sich aber sehr wohl, dem Zugführer davon Kenntniss zu geben, und so erzielte der sinnreiche Apparat wenigstens bei Abwesenheit einen Erfolg; denn der zugführende Beamte vermuthete den unparteiischen Angeber in dem Gehäuse und hütete sich, die Fahrt anders zu registriren, als sie wirklich verlaufen war.

Das Bedürfniss, einerseits im Interesse der Betriebssicherheit zuverlässige Einrichtungen zu besitzen, welche die Geschwindigkeit der Züge richtig wiedergeben und andererseits die mit den Geschwindigkeitsmessern der Lokomotiven durchschnittlich gemachten ungünstigen Erfahrungen haben dahin geführt, dass die elektrischen Kontaktapparate in Verbindung mit Registrirwerken auf den Stationen in ausgedehnter Weise Anwendung gefunden haben. Alle aussergewöhnlichen Gefällsstrecken und besondere Gefahrpunkte als z. B. Drehbrücken sind jetzt im Gebiet der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung

durch derartige Kontaktapparate gesichert. Alltäglich gehen bei den betriebsleitenden Behörden die Registrirstreifen der Uhrwerke zahlreicher Stationen ein und gleichzeitig mit diesen die Prüfungsberichte dieser Streifen. Wer dazu berufen ist, diese Papierstreifen zu revidiren, von denen jeder für eine 24stündige Betriebszeit 15—16 m Länge hat, ist nicht zu beneiden. Es können überhaupt nur Stichproben gemacht werden.

Die Einrichtung hat vorwiegend einen erziehenden Werth. Die Verwaltung kann über die Geschwindigkeit eines jeden gefahrenen Zuges sich Aufschluss verschaffen. Der Führer erfährt nachträglich, wie er gefahren ist, kann aber während der Fahrt selbst die Fahrgeschwindigkeit nicht vollkommener beurtheilen, als ihm das früher möglich war, wo man an Geschwindigkeitsmesser und Registrirwerke nicht dachte.

Brettmann sagt sehr richtig (vergl. Nr. 27 vom „Centralblatt der Bauverwaltung" Jahrg. 1890): Alle bis jetzt bekannten, auf den Lokomotiven selbst angebrachten Vorrichtungen zur Feststellung der Geschwindigkeit einer Lokomotive leiden an dem Fehler, dass sie nicht einfach genug sind, dass sie mit Federn, welche ihre Spannung verlieren, mit Flüssigkeiten arbeiten, welche verdunsten, verschmutzen und, wenn es sich um Quecksilber handelt, auch durch die Wärme bedeutend nachtheilige Ausdehnungen erfahren, dass der Führer also nie weiss, ob der Apparat wirklich noch richtig arbeitet. Schreibt man dem Führer aber vor, welche Fahrzeit er an gegebener Stelle innehalten soll, dann muss ihm auch ein Mittel in die Hand gegeben werden, mit dessen Hilfe derselbe in der Lage ist, zu prüfen, ob die Geschwindigkeit seiner Lokomotive dieser Fahrzeit entspricht.

Bei Tage und so lange die Nummersteine sichtbar sind, kann für gewöhnlich der Lokomotivführer die Zuggeschwindigkeit richtig einhalten. Der erfahrene Führer braucht seine Taschenuhr selten zu Rathe zu ziehen. Die zur Erscheinung tretenden Bewegungen der arbeitenden Theile der Lokomotive, die Oertlichkeit der Bahn, die dem Führer durch langjährigen Dienst sich eingeprägt hat, geben zusammen eine Einwirkung auf die Sinne, ein praktisches Gefühl, welches selten täuscht. Wer denkt hier nicht an die bekannte Anekdote, wo der leutselige Landesherr den ergrauten Führer fragt, wie es möglich sei, die richtige Geschwindigkeit wahrzunehmen, welches die Antwort hervorruft: „Hoheit, das habe ich in den Beinen!"

Dieses praktische Gefühl, je nach der persönlichen Geschicklichkeit mehr oder weniger stark ausgeprägt, kann aber doch täuschen, wenn die Geschwindigkeit eine besonders grosse ist. Der Schreiber dieses hatte Gelegenheit, die ersten elektrischen Schienen-Kontaktapparate auf der grossen Durchgangslinie Berlin-Hannover einbauen zu lassen. Es handelte sich um die Gefällsstrecken zu beiden Seiten der Wasserscheide jenseits der Elbe, grosse Längen mit der Neigung 1:300, an deren unterem Auslauf 3—4 km unter Kontrole gestellt werden sollten. Allgemein war bekannt, dass auf diesen geneigten Strecken bei den schnellfahrenden Zügen, namentlich dem Berlin-Kölner Expresszuge, „eingeholt" wurde. Auf eine wirkliche Geschwindigkeit von 90 km war man gefasst. Aber was erwiesen die Registrirstreifen in der ersten Zeit, als die Einrichtung noch neu, noch nicht gefürchtet war? — wiederholt 110 km! Und diese Fahrten machten unsere besten Führer, alte im Dienst ergraute Leute, die mehr wie einmal sich durch Besonnenheit und Geistesgegenwart ausgezeichnet hatten, welche die Sonderzüge der Majestäten mit absoluter Zuverlässigkeit beförderten, denen keine Unregelmässigkeit entging, die mehr wie einmal dem Tode ins Auge gesehen und nie ihren gefährlichen Posten auf der Lokomotive verlassen hatten, um sich persönlich zu schützen. Von leichtsinnigem Fahren durfte daher keine Rede sein. Die Leute hatten das Gefühl, richtig gehandelt zu haben, die gleichzeitige Beobachtung von Zeit und Weg war eben bei gebotener Anwendung der höchsten bahnpolizeilich zulässigen Geschwindigkeit zeitweilig unmöglich gewesen.

Es dauerte nicht lange, da wurden die mit Kontaktvorrichtungen versehenen Strecken ganz vorschriftsmässig durchfahren. Wie es aber auf den nicht durch Kontakte gedeckten Strecken aussah, blieb verschleiert, und ähnliche Erfahrungen wird man überall, wo Schnellzüge verkehren, machen, so lange der Führer kein zuverlässiges Instrument auf der Maschine hat, welches ihm die gleichzeitige Beobachtung von Zeit und Weg erleichtert, die Sinne vor Ueberanstrengung schützt.

Herr Brettmann hat eine Vorrichtung geschaffen, welche den Führer unabhängig von der Dunkelheit macht, ihm jederzeit Aufschluss über Raum und Zeit gibt, so weit er es nöthig hat. Es werden ihm gewissermaassen die räumlichen Abstände der Bahn, die Nummersteine wahrnehmbar gemacht, mag die Nacht noch so finster oder das ganze Gefilde voll eingeschneit sein. Dabei ist die Vorrichtung einfach und arbeitet zuverlässig.

Die Brettmann'sche Geschwindigkeitsuhr gibt zwar nicht die Geschwindigkeit in Kilometern für die Stunde an, sie führt aber so zu sagen dem Lokomotivführer die Nummersteine, also die 100 m langen Bahnabschnitte auf einem Zifferblatte vor, dessen Kreis in 10 Hauptabschnitte getheilt ist. Macht der Zeiger eine volle Umdrehung, so veranschaulicht diese die Zurücklegung einer Wegestrecke von 1000 m. Durch Kugelräder und Schraube ohne Ende wird dieser Zeiger von der Treib- oder einer Kuppelachse aus angetrieben. Die Vorrichtung ist noch durch einen richtigen Zeitmesser, ein Uhrwerk, ergänzt, dessen Zeigerwelle durch die des Kilometerzeigers geht und in der Minute eine volle Umdrehung macht. Der Führer hat also einen vereinigten Raum- und Zeitmesser vor Augen und die relative Bewegung der Zeiger zu einander gibt den Maassstab für die Beurtheilung der Fahrgeschwindigkeit. Bei 60 km Geschwindigkeit decken sich beide Zeiger, sie laufen gleich rasch. Ist die Fahrgeschwindigkeit darunter, so läuft der Zeitzeiger rascher als der Raumzeiger, ist die Fahrgeschwindigkeit über 60 km, so ist das Entgegengesetzte der Fall.

Wegen der weiteren technischen Einzelheiten müssen wir auf die oben erwähnte Veröffentlichung verweisen. Ein Geschwindigkeitsmesser dieser Art, der genau anzeigt, welche Wegelänge in der Zeiteinheit von einer Minute zurückgelegt ist, wird seinen Zweck nicht verfehlen. Er vervollkommnet die vom Führer zu benutzenden Hilfsmittel, Uhr und Streckeneintheilung, und macht ihre Beobachtung unabhängig vom Wetter und sonstigen Zufälligkeiten. Kolle.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4a (Braunschweigische Landes-Eisenbahn) und Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) neu, sowie zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) den I. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4a wird das im Dezember 1886 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer und durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 22 das Verzeichniss:

a) Nr. 11 (Gnoien-Teterower Eisenbahn), ausgegeben im Januar 1888;
b) Nr. 12 (Güstrow-Plauer Eisenbahn), ausgegeben im Februar 1888;
c) Nr. 22 (Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), ausgegeben im Mai 1888;
d) Nr. 52 (Wismar-Rostocker Eisenbahn), ausgegeben im Mai 1889

aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 6 (Crefelder Eisenbahn) und Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona)

neu, sowie zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der XVI. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 6 wird der im April 1886 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 31 der im Januar 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 31 nebst den Nachträgen I und II, ferner der im Januar 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 45 a und der im Dezember 1883 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 51 aufgehoben.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. Die geschäftsführende Verwaltung hat den II. Nachtrag zu diesem Verzeichniss herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Durch den herausgegebenen II. Nachtrag wird der im August 1889 herausgegebene I. Nachtrag zu diesem Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2450 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Personal-Verhältnisse der Vereinsbeamten (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3526 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Blatt 13 der Sammlung von Zeichnungen der Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3531 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender Namensbezeichnung (abgesandt am 3. u. 4. d. Mts.).

Nr. 3595 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagen-Uebereinkommens (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3636 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3637 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Einheitszeit im bürgerlichen Leben.

Nachdem die Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Berathungen über eine einheitliche Eisenbahnzeit gepflogen hat, sind in Preussen die Königlichen Regierungen und Handelskammern seitens des Ministeriums für Handel und Gewerbe und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zu Berathungen darüber aufgefordert, ob es zweckmässig erscheint, eine Einheitszeit für das gesammte bürgerliche Leben in Deutschland auf dem Wege der Reichsgesetzgebung einzuführen. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man daraus schliesst, dass von den zuständigen Regierungsstellen der anderen Bundesstaaten dieselben Erhebungen veranstaltet werden.

Deutsches Reich: Bundesrathsbeschluss, betreffend Fahrgeschwindigkeit auf Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Durch Beschluss des Bundesraths ist der § 27 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 („Centralblatt für das Deutsche Reich" von 1878 S. 341) folgendermaassen abgeändert worden: „Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven wird durch die Landesaufsichtsbehörde festgestellt. Grössere Geschwindigkeiten als 30 km in der Stunde bis zu der grössten zulässigen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde dürfen nur gestattet werden auf normalspurigen Bahnstrecken mit eigenem Bahnkörper und nur für Personenzüge, welche nicht mehr als 20 Wagenachsen führen und mit durchgehenden Bremsen versehen sind. Die nach § 24 Absatz 1 mindestens erforderliche Anzahl der zu bremsenden Räderpaare muss bei Geschwindigkeiten von mehr als 30 km in der Stunde um ein gewisses Maass erhöht werden, welches von der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes festzusetzen ist. Die Betriebsmittel, welche in diese schnellfahrenden Züge eingestellt werden, müssen den bezüglichen Bestimmungen in den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands entsprechen."

Preussen: Eisenbahnvorlagen.

Seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wird auch für die nächste Landtagssession, wie für die vorhergehenden, ein Gesetzentwurf über Ergänzung und Erweiterung der bestehenden Eisenbahnen durch Legung neuer Geleise, Herstellung von Bahnhofseinrichtungen, Vermehrung des rollenden Materials vorbereitet; ebenso wird eine Erweiterung des Netzes der Bahnen untergeordneter Bedeutung geplant. Die betreffenden Arbeiten sollen in der ersten Hälfte des Oktober abgeschlossen werden.

Preussen: Vorarbeiten für Schmalspurbahnen.

Einem in Euskirchen gebildeten Komitee ist zu Händen des Gutsbesitzers Thelen daselbst die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für schmalspurige Eisenbahnen von Liblar nach Euskirchen und von Mülheim oder Wichterich über Zülpich nach Arloff ertheilt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Bestimmungen, betreffend Schlafwagen.

Ueber die Benutzung der auf den Preussischen Staatseisenbahnen laufenden Schlafwagen ist die Bestimmung getroffen worden, dass vorausbestellte und bezahlte Schlafwagenplätze für den Besteller offen gehalten werden müssen, es sei denn, dass derselbe eine Mittheilung gemacht hat, dass er verhindert sei, den bestellten und bezahlten Platz zu benutzen. Der bezahlte Preis wird im letzteren Falle aber nur dann zurückerstattet, wenn der Platz thatsächlich anderweit hat besetzt werden können.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona: Boizenburger Hafenbahn.

Am 1. September d. J. ist die 12,56 km lange Stadt- und Hafenbahn vom Bahnhof Boizenburg nach dem Hafen Boizenburg dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Bahnhof in Spandau.

Die Umbauarbeiten auf dem Hamburger Bahnhofe in Spandau gehen ihrer Vollendung entgegen, so dass derselbe zu dem in Aussicht genommenen Termin am 1. Oktober dem Betriebe wird übergeben werden können. Es werden alsdann in Spandau sämmtliche Personenzüge auf dem Hamburger, sämmtliche Güterzüge auf dem Lehrter Bahnhofe expedirt werden.

Schnellzugverbindung zwischen Schlesien und dem westlichen Deutschland.

Der mit dem 1. Oktober d. J. eintretende Winterfahrplan wird u. a. auch eine neue Schnellzugverbindung zwischen Schlesien und dem westlichen Deutschland über die kürzeste Linie Kohlfurt-Ruhland-Falkenberg-Wittenberg-Zerbst-Magdeburg bringen. Der Zug von Schlesien wird um etwa 10½ Uhr Vormittags von Breslau abfahren und gegen 8 Uhr Abends in Magdeburg sein. In der Richtung nach Schlesien fährt der Zug bald nach 6 Uhr Vormittags von Magdeburg und ist um 4 Uhr Nachmittags in Breslau. Die Fahrzeit stellt sich somit zwischen Magdeburg und Breslau auf etwa 9⅓ Stunde. Ueber Berlin gebraucht man ungefähr eine Stunde Fahrzeit mehr.

Werrabahn.

Der Gesellschaft ist die Genehmigung zur Aufnahme eines mit 3½ % verzinslichen Anlehens von 3 000 000 ℳ zur Abstossung der Restschuld für die Strecke Coburg-Bayerische Landesgrenze, zu baulichen Erweiterungen sowie zur Neubeschaffung von Betriebsmitteln, und auf Grund des Gesetzes vom 18. November 1874 zur Ausstellung von Inhaberschuldbriefe darüber ertheilt worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der Zeit vom 15.—31. August d. J. täglich im Durchschnitt abgefahren 224 Wagenladungen à 10 t gegen 251 Wagenladungen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Gesammtabsatz betrug in der zweiten Hälfte des August d. J. 2 909 Wagenladungen gegen 3 516 Wagenladungen in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Der neue Kaiserliche Hofzug,

ist, wie die „Voss. Ztg." berichtet, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg überwiesen worden, welche denselben voraussichtlich in kurzer Zeit in den Betrieb einstellen wird. Die Wagen sind mit der Carpenter- und der Hardybremse ausgerüstet. Was hierbei den Anschein grösster Vorsicht hat, da die Anbringung von zwei Bremsvorrichtungen auf gleichzeitiges Funktioniren derselben gedeutet werden könnte, ist thatsächlich nur eine Folge des Gebrauchs der Wagen in verschiedenen Ländern. Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen haben verschiedene mechanische Bremssysteme eingeführt, Norddeutschland die Luftdruckbremse, Oesterreich zum Theil die Vakuumbremse. Daher muss jeder in Preussen, Sachsen usw. zu befördernde Personenwagen mit der Luftdruck-, jeder in Oesterreich rollende Personenwagen mit der Vakuumbremse versehen sein, die beide von der Lokomotive aus in Bewegung gesetzt werden.

Elektrische Strassenbahn in Lichterfelde.

In der „Nat.-Ztg." beschreibt C. van Muyden diese Bahn in folgender Weise: „Gegen die elektrischen Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung wird häufig der Einwand erhoben, sie verunzieren den betreffenden Strassenzug. Wer sich vom Gegentheil überzeugen will, braucht nur die soeben eröffnete Verlängerung der Lichterfelder Bahn sich anzusehen.

Allerdings dienen hier aus Ersparnissrücksichten rohe Holzpfosten, den Telegraphenstangen ähnlich, den Leitungen als Stütze. Dies hat aber, wie begreiflich, mit der Elektrizität nichts zu thun und es lassen sich die Pfosten jeden Augenblick durch zierliche eiserne Träger, ähnlich den Trägern Unter den Linden hierselbst ersetzen. Der eigentliche elektrische Theil der Anlage aber, bestehend aus drei Längsleitungen und Querdrähten in Abständen von etwa 30 m, stört ebensowenig wie eine Telegraphenleitung. Die Drähte sind so dünn, dass man sie kaum gewahrt. Im übrigen ist die Bahn im grossen und ganzen ebenso angelegt wie die elektrischen Bahnen Sprague'schen Systems, jedoch mit einer Aenderung, die wir für sehr glücklich halten, und die der Firma Siemens & Halske zur Ehre gereicht. Der Kontaktarm der Sprague-schen Bahnen, der doch den Leitungsdraht nicht ganz sicher umspannt, bezw. aus demselben herausspringen kann, ist durch zwei quer zur Bahnrichtung angeordnete, federnde Bügel von etwa 1 m Durchmesser ersetzt, die sich gegen die Leitung fest drücken und den Uebergang des Stromes aus derselben zu den Wagenelektromotoren unbedingt sichern, und zwar selbst bei den schärfsten Krümmungen. Die Bügel könnten nur ausser Kontakt kommen, wenn der Wagen um mindestens 50 cm aus der Richtung käme, d. h. wenn er entgleiste, in welchem Fall die Fahrt bei jeder Bahn ein Ende nimmt.

Die neue Einrichtung, welche sich trefflich bewährt, ist nur bei der Verlängerung der Bahn durchgeführt, weil die Geleise hier auf einer öffentlichen Strasse liegen. Bei der älteren Strecke vom Anhalter Bahnhofe nach dem Badekurhause, welche einen eigenen Bahnkörper hat, dient nach wie vor die eine Schiene zur Hinleitung des Stromes. An der Uebergangsstelle gelangt dieser in die oberirdische Leitung. Zur Rückleitung wird auf der ganzen Strecke der eine Schienenstrang benutzt.

Die Wagen fahren bedeutend rascher als Pferdebahnwagen und ohne ein anderes Geräusch, als das aus der Berührung der Räder mit den Schienen. Auch darin ist der elektrische Betrieb dem Dampf- und Pferdebetrieb bedeutend überlegen.

Davon, dass oberirdische Leitungen auch in verkehrsreichen engen Strassen nicht stören, können sich übrigens die Besucher der Bremer Ausstellung überzeugen. Seit kurzem führt nämlich eine nach dem System von Thomson-Houston gebaute elektrische Bahn vom Platz am Bremer Rathhause durch zum Theil enge Gassen nach dem Bürgerpark und arbeitet zur vollen Zufriedenheit."

Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1889.

a) mit Grossbritannien.

Die Statistik des Deutschen Reiches, welche bis jetzt nur die Gewichtszahl der Waarenbewegung zwischen Deutschland und Grossbritannien mittheilt, enthält Stoff zu interessanten Beobachtungen. Es ist indessen bei der Vergleichung der beiden Jahrgänge 1888 und 1889 darauf zu achten, dass infolge des Zollanschlusses von Hamburg, Bremen und einigen Preussischen und Oldenburgischen Gebietstheilen seit dem 15. Oktober 1888 die Zahlen über den auswärtigen Handel Deutschlands für 1889 Bremen und Hamburg-Altona mit einschliessen, während die Zahlen für 1888 diese Gebietstheile nicht mit umfassen. Der Vergleich der Zahlen von 1889 mit denen der vorangegangenen Jahre ist daher nur in beschränkter Weise zulässig.

Die Ausfuhr Grossbritanniens nach Deutschland ist vor allem gestiegen in Koks von 310 163 auf 558 800 Doppelcentner, Steinkohlen von 19 133 959 auf 34 004 504 (mit Einschluss der grossen Hamburger Einfuhr), Roheisen von 1 976 163 auf 2 762 304 D.-Ctr., aber auch in Fabrikaten, wie schmiedbares Eisen in Stäben von 31 589 auf 46 354 D.-Ctr., Platten aus schmiedbarem Eisen und Eisenblech von 13 872 auf 15 834, gewalzte und gezogene Röhren aus schmiedbarem Eisen von 4 997 auf 6 660, Eisendraht von 9 540 auf 11 700, Weissblech von 25 793 auf 27 233 D.-Ctr. usw. Andererseits ist die Ausfuhr Deutschlands nach und über England gesunken in schmiedbarem Eisen in Stäben usw. von 66 582 auf 36 756, in Platten von 52 296 auf 16 779, Eisendraht von 380 342 auf 335 746, eisernen Brücken und Brückenbestandtheilen von 562 auf 0, gewalzten und gezogenen Röhren von 10 060 auf 2 282, dagegen gestiegen in Eisenbahnschienen von 5 391 auf 65 113, in Eck- und Winkeleisen von 22 474 auf 48 316, Federn und Achsen usw. für Eisenbahnwagen von 3 888 auf 18 205 D.-Ctr. Obwohl in Deutschland die Maschinenindustrie im Jahre 1889 noch stärker beschäftigt war als im Vorjahre, so sind nach dem Jahresbericht der Berliner Kaufmannschaft an Lokomotiven und Lokomobilen doch aus England bezogen worden 13 488 D.-Ctr. gegen 12 853 D.-Ctr. im Vorjahre, aber auch die Ausfuhr solcher nach bezw. über England stieg von 305 auf 1 854 D.-Ctr. Dampfkessel lieferte England an Deutschland 1 503 D.-Ctr. gegen 212 D.-Ctr. im Vorjahre; umgekehrt Deutschland nach England 432 gegen 637 D.-Ctr. im Jahre 1888. Andere Maschinen und Maschinentheile führte England nach Deutschland aus 254 961 gegen 210 496 D.-Ctr. im Vorjahre. Deutschland gab Maschinen nach England ab 1888 11 314 und 1889 24 069 D.-Ctr.

b) mit Frankreich.

Die zeitweisen Verlegenheiten, in welchen sich Deutschland in Steinkohlen und Eisen im Jahre 1889 befand, führte eine Mehrausfuhr Französischer Steinkohlen (573 200 gegen 326 442 D.-Ctr. im Jahre 1888) und Französischen Roheisens von 418 632 gegen 963 D.-Ctr. im Vorjahre und eine verminderte Ausfuhr Deutschen Roheisens nach Frankreich (209 623 gegen 271 560 D.-Ctr. im Vorjahre) herbei. Die Steinkohlenausfuhr Deutschlands nach Frankreich sank von 8,1 Millionen auf 6,7 Millionen Doppelcentner, die Koksausfuhr von 3,6 Millionen auf 2,7 Millionen Doppelcentner.

Selbst in Schienen ermöglichte Frankreich eine Ausfuhr von 10 823 gegen 15 D.-Ctr. im Vorjahre nach Deutschland; indessen ist auch die Schienenausfuhr Deutschlands nach Frankreich von 297 auf 1 594 gestiegen, in Federn und Achsen für Eisenbahnwagen sogar von 8 377 auf 34 867, in Stabeisen von 11 646 auf 15 322, dagegen in Platten, Eisendraht und Brücken usw. zurückgegangen. In gewalzten und gezogenen Röhren hat Deutschland immer noch eine Ausfuhr nach Frankreich von 10 764 D.-Ctr. möglich gemacht, obgleich die vorjährige bedeutender war. Frankreich steht darin weit zurück. In groben Eisenwaaren gelang es Deutschland 31 936 D.-Ctr. gegen 23 001 D.-Ctr. im Vorjahre abzusetzen; Frankreich umgekehrt 22 228 D.-Ctr. In feinen Eisenwaaren erreichte Deutschland die Ausfuhr des Vorjahres (4 456) mit 3 778 D.-Ctr. nicht ganz, übertraf aber die Französische (3 212 D.-Ctr.) nach Deutschland. Im Jahre 1889 lieferte Deutschland an Lokomotiven nach Frankreich 1 107 D.-Ctr. gegen 720 D.-Ctr. im Vorjahre, hingegen Frankreich an Deutschland nur 63 bezw. 59 Doppelcentner. In Dampfkesseln waren auf beiden Seiten die Lieferungen (Deutschland 100 D.-Ctr., Frankreich 42 D.-Ctr.) schwächer als im Vorjahre. Ausserdem lieferte Deutschland an anderen Maschinen nach Frankreich 63 217, Frankreich nach Deutschland 25 701 D.-Ctr. und zwar Deutschland etwas weniger, Frankreich mehr wie im Vorjahre.

Berichtigung: Direktionsbezirk Elberfeld.

Die in Nr. 63 S. 627 d. Ztg. aufgeführte, vom 15. August d. J. ab auch für den Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr eröffnete Station heisst nicht Lehnhausen, sondern Lenhausen.

Aus Sachsen.

Betriebsmittel der Sächsischen Staatsbahnen.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen besitzen nach dem Stand vom 1. Juli d. J. folgende Betriebsmittel: 97 Lokomotiven für Eilzüge, 203 dergleichen für Personenzüge, 175 Mittelmaschinen, 206 Lastzugmaschinen, 131 Tenderlokomotiven, zwei ausrangirte aber noch im Dienst befindliche Maschinen, insgesammt 814 (gegen 793 im Vorjahre) Lokomotiven für normalspurige Bahnen und 36 Tendermaschinen für schmalspurige Linien, hierzu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Privatbahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn und 4 Tendermaschinen der Oberhohndorf - Reinsdorfer Kohlenbahn, zusammen 870 Lokomotiven (gegen 847 im Vorjahre); 614 (603) Tender, 2 308 (2 222) Personenwagen für Normalspurbahnen und 145 (128) Personenwagen für Schmalspurbahnen, 18 Personenwagen der Altenburg-Zeitzer und 11 dergleichen der Zittau-Reichenberger Bahn; 391 normalspurige Zugführerwagen, 26 schmalspurige dergleichen, 7 818 (7 383) bedeckte Güterwagen für Normalspurbahnen, darunter 60, welche nach Bedarf in Personenwagen III. Klasse umgewandelt werden können, 129 (107) bedeckte Güterwagen für Schmalspurbahnen, 40 dergleichen der Altenburg-Zeitzer und 31 der Zittau-Reichenberger Bahn; 14 514 (13 781) offene Güterwagen, davon 872 einfachladige und 13 642 doppelladige; 622 offene Wagen der Altenburg-Zeitzer und 80 dergleichen der Zittau - Reichenberger Bahn; 549 offene Güterwagen für schmalspurige Bahnen, davon zwei achträdrige Güterwagen zu 10 000 kg Tragkraft mit umsetzbaren Wagenkasten, während die übrigen offenen Güterwagen für Schmalspurwagen mit nur wenig Ausnahmen nur 5 000 kg Tragkraft besitzen. Im ganzen sind hiernach — ungerechnet die 662 Güterwagen der Altenburg-Zeitzer und die 111 Güterwagen der Zittau-Reichenberger Bahn — 22 332 (21 164) normalspurige Güterwagen in den Park der Sächsischen Staatsbahnen eingestellt.

Für Postzwecke laufen im Sächsischen Park 127 Postbüreauwagen und 13 Postgepäckwagen mit normaler Spur und 5 Postwagen für schmale Spur, allenthalben der Reichspostverwaltung gehörig.

Aus Italien.

Italiens Schiffsverkehr im Jahre 1889.

Die Anzahl der in den Häfen des Königreiches eingegangenen und ausgegangenen Schiffsgefässe betrug nach einer Uebersicht der Generaldirektion der Zölle 268 070 mit einem Raumgehalt von zusammen 44 536 969 t; die Menge der ein- und ausgeladenen Waaren belief sich auf 14 536 101 t. Gegen 1888 war somit eine Zunahme von 13 597 Stück mit 1 989 396 t Gehalt und von 1 149 194 t ein- und ausgeladenen Gutes vorhanden.

Von Schiffen des eigenen Landes kamen in sämmtlichen Häfen 75 559 (in 1886 nur 69 673) an, welche an Waaren 3 707 337 t ausluden; die während des Jahres abfahrenden Italienischen Schiffe hatten 3 354 163 (1886 nur 2 758 787) t verladen. Die auf Fahrzeugen des eigenen Landes im Ein- und Ausgang verladenen Waaren stiegen gegen 1886 um etwa 2⅓ Millionen Tonnen, wobei noch zu bemerken ist, dass die Thätigkeit der Landesschiffe im Jahre 1888 noch bedeutend hinter 1886 zurückbleibt, so dass thatsächlich von einem wirklichen Fortschritt erst mit dem verflossenen Zeitraum der letzten 3 Jahre gesprochen werden kann.

Bezüglich des W e r t h e s der auf dem Wasserwege einen Handelsgegenstand bildenden Waare gingen unter Italienischer Flagge für 281½ Millionen (in 1886 nur für 273 Millionen) Lire aus und für 215 Millionen (197 Millionen) Lire ein. Der Ausgang unter Auslandsflagge, welcher in 1886 rund 385 Millionen Lire betrug, war in 1889 auf 280 Millionen gesunken.

Sehr lehrreich ist die Tabelle über die Thätigkeit derjenigen Hafenorte, welche während der letzten 3 Jahre insgesammt mehr als je 5 000 t behandelten. Nach Maassgabe der Buchstabenfolge betrachtet (die Zahlen für 1886 in Klammern daneben) weist A n c o n a 271 279 (175 072) t auf, B a r i 151 910 (130 823) t, B a r l e t t a 27 331 (42 788) t, B r i n d i s i 244 687 (nur 61 837) t; ähnlich stellt sich das Ergebniss in anderen Häfen Apuliens, wie Molfetta, Gallipoli usw. Besonders beachtenswerth ist der Hafen G e n u a mit 4 108 853 (2 744 502) t; M e s s i n a hat 705 355 (490 729) t, N e a p e l 755 702 (691 919) t, P a l e r m o 561 479 (496 157) t, S a v o n a 762 639 (599 657) t, S p e z i a 270 387 (128 666) t und V e n e d i g 1 019 903 (840 147) t.

Nachstehende Uebersicht gibt zum Schluss nach der Reihenfolge der Tragfähigkeit an, wie sich der internationale Handel und die Küstenschifferei unter allen Flaggen in 1889 gestaltete:

Flagge	Schiffe	Raumgehalt t	Waare t
Italien	213 487	26 546 233	7 061 500
England	9 165	10 206 482	5 521 469
Oesterreich-Ungarn	3 006	1 180 447	312 374
Deutschland	896	975 100	344 251
Frankreich	1 476	827 404	254 710
Griechenland	1 969	563 237	390 671
Amerika	23	18 882	9 406
Sonstige	2 227	1 353 191	641 720
Zusammen	232 249	41 670 976	14 536 101

Es ist dabei zu bemerken, dass die erstgenannten fremden Länder den Handel hauptsächlich mittelst grosser Dampfer bewirken, während die Französische und Griechische Flagge nur mittelst zahlreicher Segelschiffe vorzugsweise in der Küstenschifffahrt mit den Italienischen Paranzen, Tartanen und Bargottes wetteifern.

Seetram im Hafen von Genua.

Zum Betriebe und zur Ausnutzung der von Herrn Ratto erdachten Einrichtung kleiner und handlicher Umlade- und Leichterböte hat sich eine Gesellschaft mit einem Kapital von 300 000 L. gebildet. St.

Aus Afrika.

Aegypten.

Das Jahr 1889 war für das in dem S e e k a n a l v o n S u e z angelegte Kapital das gewinnbringendste seit seiner Eröffnung. Die Antheilscheine erhielten 18,21 % ihres Nennwerthes = 91,052 Frcs. bezw. steuerfrei 85,894 Frcs., die Genussscheine 66,052 bezw. 61,889 Frcs., die Kapitalanweisungen 122,207 bezw. 118,175 Frcs., die ausgeloosten Anweisungen 97,207 bezw. 94,414 Frcs. und die Gründungsantheile 37,222 bezw. nach Abzug der Steuer 35,105 Frcs.

Der Verkehr betrug 3 425 Schiffe (gegen 3 440 in 1888) mit 6 783 187 t Ladung und 180 594 Reisende; zum ersten Mal benutzten im Jahre 1889 den Kanal 265 Schiffe (gegen 192 in 1888). Am stärksten war wie immer die Englische Flagge vertreten, und zwar mit 2 611 Schiffen oder 75 % der Gesammtheit; es folgen Deutschland mit 194 und Frankreich mit 168 Schiffen, während letzteres noch im Jahre 1887 den zweiten Platz einnahm. Im Jahre 1888 wurde die Durchfahrt bei Nacht von 1 608 Schiffen oder 46,74 % der Gesammtheit ausgeführt; im Jahre 1889 dagegen dank der elektrischen Beleuchtung von 2 457 Schiffen oder 71,74 %. Der Gesammtaufenthalt im Kanal belief sich für alle Schiffe durchschnittlich auf 26 Stunden 44 Minuten (gegen 30 Stunden 45 Minuten im Vorjahr), während die eigentliche Fahrt im Kanal durchschnittlich nur 18 Stunden 17 Minuten erforderte.

Die Einnahmen betrugen aus der Schiffsabgabe 64 412 512 Frcs. (gegen 63 037 619 Frcs. in 1888), aus der Abgabe der Reisenden 1 805 940 Frcs., aus den Nebeneinnahmen des Schiffsverkehrs 373 737 Frcs. und aus anderen Quellen 3 173 303 Frcs., so dass sich eine Gesammteinnahme von 69 765 492 Frcs. ergibt; hiervon verzehrten die verschiedenen Lasten einschl. der 5 % Verzinsung und Tilgung des Gesellschaftskapitals 32 552 671 Frcs.; es verblieb daher ein Reinertrag von 37 212 821 Frcs. Die Betriebskosten haben nur 11½ % der Einnahmen betragen; es ist dies — wie der von dem Präsidenten Herrn Ferdinand de Lesseps der Generalversammlung am 4. Juni erstattete Bericht hervorhebt — der besondere und eigenthümliche Vortheil des Kanalbetriebes, dass eine fast unbegrenzte Verkehrsentwickelung keine erhebliche Vermehrung der Ausgaben nach sich zieht, da für den Kanalbetrieb keine Schienen und Kohlen gebraucht werden, während die beim Wachsen der Erträge erforderliche Personalvermehrung sich in den engsten Grenzen hält.

Von den vorzunehmenden Verbesserungen ist die Vertiefung des Kanals auf 8,50 m von Meer zu Meer beendet, so dass seit 1. April d. J. Schiffe mit 7,80 m zur Durchfahrt zugelassen werden. Die Verbreiterung des Kanals um 15 m ist auf 16 km vollendet; ausserdem sind Krümmungen verbessert und die Erdaushebungen für neue Ausweichbecken ganz oder grösstentheils vollendet. In zwei Jahren soll auch die nur dem Kanalbetriebe dienende Eisenbahn vollendet sein, welche von Port-Saïd nach Ismaïlia längs des Süsswasserkanals gebaut wird, um den Kanal auf dieser Strecke von den Dienstfahrzeugen zu entlasten und die erforderlichen Verbindungen zwischen den Ausweichstellen und Werften des Kanals sowie zwischen Port-Saïd und Ismaïlia bei Tag und Nacht zu sichern.

Zur Beschaffung der Mittel für diese Verbesserungen hat die Generalversammlung des Jahres 1886 die Aufnahme einer Anleihe von 100 000 000 Frcs. als erste Hälfte des erforderlichen Betrages bewilligt; von dieser Summe sind etwa 77 000 000 Frcs. bis jetzt verbraucht. Von den Zinsen bezw. dem Tilgungsbetrage dieser Anleihe sind im Jahre 1889 etwa 2¼ Million Francs auf die Anlagekosten-Rechnung übertragen worden, weil nach dem im Jahre 1886 gefassten Beschlusse diese Ausgaben nur soweit in die allgemeine Betriebsrechnung eingestellt werden sollen, dass dadurch die Vertheilung eines Gewinnes von 90 Frcs. auf den Antheilschein nicht beeinträchtigt wird. Auf diese Weise glaubt man die Lasten der neuen Anleihe durch die gesteigerte Ertragsfähigkeit des Unternehmens decken zu können, ohne den Gewinn herabsetzen zu müssen, zumal im Jahre 1903 die 120 000 Stück Schuldverschreibungen, welche mit 8 % zu verzinsen und innerhalb 30 Jahren mit 125 Frcs. zurückzuzahlen sind, vollständig getilgt sein werden, wodurch jährlich 1 137 000 Frcs. verfügbar werden, während die im Jahre 1918 vollendete Tilgung der alten 5 % Prämienanleihe der Gesellschaft ebenfalls etwa 10 000 000 Frcs. jährlich frei macht.

Trotzdem — wie oben gezeigt — die Ertragsfähigkeit des Unternehmens eine ganz ausserordentliche ist, sind doch gewisse Aktionäre hiermit noch nicht zufrieden und wünschen, dass die Verwaltung die bevorzugte Lage des Kanals dadurch besser ausnutzt, dass sie die Tarife von 9,50 auf 10 Frcs. für die Tonne erhöht. Die Engländer drohen in diesem Falle mit der Anlage eines zweiten Kanals, ausserdem wird auch dagegen geltend gemacht, dass der Seeweg um die Südspitze Afrikas zwar für Dampfschiffe zu lang und darum zu theuer ist, für Segelschiffe aber, zumal bei den ungünstigen Windverhältnissen im Rothen Meere, durchaus nicht unrathsam wäre. Da nun die Segelschifffahrt bei den jetzigen hohen Kohlenpreisen an und für sich der Dampfschifffahrt wieder Boden abgewinnt, so würde sich die Gesellschaft durch solche Maassnahme eines Theiles des jetzigen Verkehrs berauben, ohne sicher zu sein, dass dieser Verlust durch Erhöhung des Tarifs gedeckt würde. Schon seit Jahren währt dieser Streit und wurde durch Anfragen bei jeder Generalversammlung wach erhalten; in diesem Jahre wurde nun von 80 Aktionären ein direkter Antrag auf Tariferhöhung gestellt, über denselben konnte aber satzungsgemäss nicht verhandelt werden und so bleibt diese Frage abermals ungelöst.

Der Tarif war durch Abkommen zwischen der Verwaltung und der Hauptkundschaft des Kanals, den Englischen Rhedern, im Jahre 1876 auf 10 Frcs. und im Jahre 1884 auf

9,50 Frcs. für die Tonne festgesetzt worden, letzteres mit der Bestimmung, dass — sobald der Gewinn des Unternehmens 90 Frcs. für den Antheilschein übersteigen würde — die Hälfte des Ueberschusses zu einer abermaligen Tarifermässigung verwendet werden solle. Man hatte aber bei dieser Abmachung nicht daran gedacht, zu bestimmen, ob der rechnungsmässige oder der nach Abzug der Steuern bezahlte Gewinn von 90 Frcs. die Bedingung zur erneuten Tarifherabsetzung sein sollte. Nicht lange vor der Generalversammlung einigte man sich, indem die Englischen Rheder die Berechtigung der Ansicht der Kanalgesellschaft anerkannten und so wurde denn zum ersten Mal der rechnungsmässige Gewinn über 90 Frcs. festgesetzt, ohne dass eine Tarifherabsetzung eintreten musste.

Während ein Theil der Aktionäre der Suezkanal-Gesellschaft an Tariferhöhungen denkt, scheint sich in Oberägypten ein Wettbewerbsunternehmen vorzubereiten; eine Gruppe Englischer Kapitalisten ist um die Konzession für eine etwa 180 km lange Bahn von Dschirdscheh (dem Endpunkt der im Bau begriffenen Linie Siut-Dschirdscheh) Nilaufwärts bis Keneh und von dort durch die Wüste nach Kosseïr am Rothen Meere nebst Abzweigung von Keneh nach den Ruinen des alten Theben bei dem Dorfe Luxor eingekommen. Die Baukosten für diese die kürzeste Entfernung zwischen dem Nil und dem Rothen Meere wählende Linie sind einschliesslich der in dem Hafen von Kosseïr auszuführenden Verbesserungsarbeiten auf 400 000 Aegyptische Pfund veranschlagt. Bezüglich der Ertragsfähigkeit des Unternehmens rechnet man hauptsächlich auf den Personenverkehr, indem man glaubt, die Reisenden von bezw. nach Indien, Ostasien und Australien, welchen durch diese Bahn eine Zeitersparniss von 35 Stunden gegenüber der Kanalfahrt geboten wird, und ferner zum Besuch der Ruinen von Theben anlocken zu können. Bei der ganzen Sachlage ist man indessen versucht, das Konzessionsgesuch als einen Schreckschuss der Engländer gegen die Französische Kanalgesellschaft bezw. gegen die auf Tariferhöhung dringende Partei zu betrachten.

Personalnachrichten.

Württemberg.

Oberbaurath von Dimler bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist seinem Ansuchen entsprechend wegen durch körperliche Gebrechen herbeigeführter Dienstuntüchtigkeit in den Ruhestand versetzt und es ist demselben in Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste die Krone zum Ehrenritterkreuz des Ordens der Württembergischen Krone verliehen worden.

Für den Bau der Eisenbahn von Waldenburg nach Künzelsau ist eine Bahnbausektion in Künzelsau errichtet worden. Die Verrichtungen des Vorstandes dieser Sektion wurden dem Abtheilungsingenieur Hebsacker in Ulm übertragen.

Dr. Wachsmuth †.

Durch das Ableben des Direktors der Leipziger Kreditanstalt, Dr. Wachsmuth, werden bei drei Böhmischen Bahnen Verwaltungsrathsstellen frei. Der Verblichene war Präsident der Aussig-Teplitzer Bahn, Verwaltungsrath der Buschtêhrader Bahn und der Böhmischen Nordbahn. Der Name Wachsmuth ist überhaupt mit der Entwickelungsgeschichte der Böhmischen Eisenbahnen eng verknüpft. In den 70er Jahren, wo die Böhmischen Bahnen pekuniär ungünstig gestellt und zum Theil gezwungen waren, den Weg zur Sanirung zu betreten, stellte sich die Leipziger Kreditanstalt bezw. deren Leiter Dr. Wachsmuth als Helfer in der Noth ein. Es ist bezeichnend für die damaligen Verhältnisse, dass sich kein Oesterreichisches Geldinstitut gefunden hatte, welches den finanziell bedrängten Bahnunternehmen hilfreich beigesprungen wäre. So wanderten die verschiedenen Titres aus den Kassen der Bahnen nach Leipzig, um bei der dortigen Kreditanstalt belehnt zu werden. Zwischen den Verwaltungen der Böhmischen Bahnen und der Leipziger Kreditanstalt entwickelte sich auf diese Weise eine enge Geschäftsverbindung, die für das Institut um so lukrativer sich gestaltete, als die Leidenszeit der Böhmischen Bahnen bald vorüber war. Dr. Wachsmuth wurde in die Verwaltungen der meisten Böhmischen Bahnen gewählt und verblieb darin bis zu seinem Lebensende. Die Leipziger Kreditanstalt hat aus ihrer Verbindung mit den Böhmischen Bahnen reichlich Nutzen gezogen. Aus früherer Zeit besitzt dieselbe 3 000 Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn, welche in der Bilanz mit 192 % alte Usanzen figuriren und bei denen heute der Kursgewinn mehr als 5 Millionen Mark beträgt. („Verkehrsztg.")

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Auf Seite 19 bezw. 20 des Nachtrags V zum Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarif Theil II, Heft 2, sind die Frachtsätze für Kleie von Szegimalom nach Jarotschin von 2,20 auf 3,20 und von Ungvár nach Cüstriner Vorstadt von 2,97 auf 3,97 *M* zu berichtigen.

Diese berichtigten Sätze treten am 20. Oktober c. in Kraft.

Breslau, den 6. September 1890. (1965)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Strecke Posen-Stralkowo gelegene Haltestelle Gutowo die Bezeichnung Kleparz.

Bromberg, den 1. September 1890. (1966)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Sächs. Staatseisenbahnen. Infolge Hochwassers ist der Verkehr an den Elbkais in Dresden und Riesa am 4. d. Mts. bis auf weiteres eingestellt worden.

Dresden, am 5. September 1890. (1967)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Wegen Bahnunterspülung infolge andauernder Regengüsse ist der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Landsberg-Schongau eingestellt.

Voraussichtliche Dauer ca. 3 Tage.

München, den 6. September 1890. (1968)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Durch Ueberfluthung der von unserer Station Aussig zum Elbelandungsplatz führenden Schleppbahn musste der Güterverkehr mit Aussig-Landungsplatz am 3. September l. J. eingestellt werden. Voraussichtliche Dauer dieser Verkehrseinstellung unbestimmt.

Teplitz, am 5. September 1890. (1969)

Infolge Hochwassers sind die Strecken Götzis-Hohenems und Hart-Fussach-Lustenau am 30. August 1890 für ungefähr 8 Tage unfahrbar geworden.

Wien, am 2. September 1890. (1970)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Am 3. September l. J. musste der Umschlagsverkehr in unserem Umschlagsplatze Tetschen-Laube wegen Hochwassers neuerlich eingestellt werden. Die Dauer der Einstellung ist nicht zu bestimmen.

Wien, am 4. September 1890. (1971)
Die Betriebsdirektion.

Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha. Wegen infolge starker Regengüsse unfahrbar gewordener Strecke musste der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt eingestellt werden. Die Dauer der Einstellung ist unbestimmt.

Oesterr. Nordwestbahn. Wegen Hochwassers musste der Verkehr in der Strecke Wysocan-Prag eingestellt werden. Die Dauer der Störung ist unbestimmt.

Wien, am 5. September 1890. (1972)
Die Betriebsdirektion der K. K. priv. Oesterr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Infolge Hochwassers war der Gesammtverkehr in der Strecke Prag-Radotin vom 4. bis 6. September unterbrochen und ist der Güterverkehr in der Strecke Staab-Stankau vom 3. an voraussichtlich bis inklusive 8. September unterbrochen, während der Personenverkehr in letzterer Strecke am 3. und 4. sodann wieder vom 7. September l. J. an durch Umsteigen vermittelt wurde.

Prag, am 7. September 1890. (1973)
Betriebsdirektion.

5. Güterverkehr.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr findet vom 11. d. Mts. an eine direkte Güterabfertigung nach, bezw. von Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Gratenau statt. Die Bildung der Tarifsätze erfolgt durch Anstoss der bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfragenden Beträge an die vollen Frachtsätze der Station Zwiesel, welche der Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1889 nachweist.

Hannover, den 4. Sept. 1890. (1974)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 10. September 1890 tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 3 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 5. Sept. 1890. (1975)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 10. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bendorf, Engers und Neuwied des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen Brensbach, Gross-Bieberau, Kirchbeerfurth, Nieder-Kainsbach-Fränkisch-Crumbach und Reichelsheim der Hessischen Nebenbahnen andererseits in Kraft. Die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 3. September 1890. (1976)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nordostsee-Verbands-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im vorbezeichneten Verbande zu dem vom 1. August d. J. ab gültigen Nachtrag 8 weitere Aenderungen in den Kilometerentfernungen in Kraft.

Soweit durch diese Aenderungen Erhöhungen gegen die bisherigen Entfernungen eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. Oktober d. J. in Gültigkeit.

Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 31. August 1890. (1977)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Es gelangen zur Einführung:
a) am 5. September d. J. ermässigte Entfernungen für den Verkehr der Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits und den Stationen Berlin, Lehrter und Potsdamer Bahnhof andererseits;
b) am 20. Oktober d. J. erhöhte Entfernungen für den Verkehr der Stationen der Strecke Pratau-Torgau sowie Torgau und Zschakau einerseits und der Station Halberstadt andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. September 1890. (1978)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 10. September 1890 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande zum Theil II Heft 1 (Klassenguttarif) und Heft 2 (Getreide- etc. Tarif) je ein Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag VI zum Heft 1 enthält die Aufnahme einiger neuer Stationen sowie neue Frachtsätze für einige Ausnahmetarife, z. B. für Glassand, Düngemittel, frische Fische, frisches Obst, Heu und Stroh etc., während durch den Nachtrag VI zum Heft 2 direkte Frachtsätze für Getreide und Kleie etc. im Verkehr mit einer Anzahl Ungarischer und Deutscher Stationen zur Einführung kommen.

Die bezüglichen Nachträge können bei den bekannten Dienststellen zum Preise von je 0,20 ℳ. bezogen werden.

Breslau, den 6. September 1890. (1979)
Königliche Eisenbahndirektion
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Frachtsätze für den Verkehr der Bayerischen Stationen Lichtenfels und Gemünden. Die in den Staatsbahntarifen Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a. M.-Magdeburg enthaltenen Entfernungen, bezw. die sich nach denselben ergebenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lichtenfels und Gemünden einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits, soweit dieselben niedrigerer sind, als diejenigen für den Verkehr der gleichnamigen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen, im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr, finden fortan auch für Sendungen nach und von den letzteren Stationen Anwendung. Auskunft über die fraglichen Frachtsätze wird von den betheiligten Dienststellen und von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt.

Magdeburg, den 5. Sept. 1890. (1980)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Durch den am 15. September d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag IX werden die besonderen Tarifvorschriften ergänzt, sowie direkte Frachtsätze für lebende Thiere in Wagenladungen und für einzelne Pferde zwischen Rentwertshausen einer- und Suhl und Zella-Mehlis andererseits, ferner zwischen Karlstadt einer- und Burgsinn, Jossa, Mittelsinn, Rieneck und Sterbfritz andererseits eingeführt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 6. September 1890. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Verband und zwar:
a) Bayerisch-Elsass-Lothringer-Luxemburgischer Güterverkehr;
b) Main-Neckarbahn-Bayerischer Güterverkehr;
c) Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr.

Schlesisch-Süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1890 sind die nachbenannten K. Bayerischen Lokalbahnstationen in den direkten Güterverkehr einbezogen worden: Frauenau, Grafenau, Grossarmschlag (nur für den Versand von Wagenladungen), Klingenbrunn, Spiegelau, Zwieselau.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen Auskunft.

München, den 4. September 1890. (1982)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Zum Süddeutschen Ausfuhrtarif für Güter nach den untern Donauländern ist ein Berichtigungsblatt erschienen.

München, den 2. September 1890. (1983)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 11. d. Mts. an findet eine direkte Güterabfertigung nach und von den Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau statt. Die Bildung der Tarifsätze erfolgt durch Anstoss der bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfragenden Beträge an die vollen Frachtsätze der Station Zwiesel, welche die Tarifhefte Nr. 1, 2 und 3 für den Hannover-Bayerischen Eisenbahnverband nachweisen. (1984)

Hannover, den 3. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 15. September 1890 treten ermässigte Frachtsätze zwischen Lichtenfels (Werrab.) einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits, sowie ermässigte Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen etc. zwischen Meiningen (Werrab.) einerseits und Frankfurt a/M., Kastel und Kastel-Hafen andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. September 1890. (1985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kursk-Kiewer und Libau-Romnyer Getreidetarif, Theil I. Die von uns unterm 12. Mai d. J. für die Zeit der diesjährigen offenen Schifffahrt auf dem Dnjepr für den Verkehr von Kiew-Fluss und Krementschug nach Königsberg i/Pr. (auch Kaibahnhof) veröffentlichten ermässigten Getreide- usw. Frachtsätze von 114,57 R. und bezw. 126,57 R. nebst Nebengebühren nach den Tarifen für den Kursk-Kiewer und für den Libau-Romnyer Verkehr gelten bis 15./27. November a./n. St. 1890.

Bromberg, den 3. September 1890. (1986)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4, der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderung der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. September 1890. (1987)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Vom 15. September d. J. ab wird die Station Duderstadt des Direktionsbezirks Hannover in den Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr einbezogen.

Zur Anwendung gelangen die um 1 ℳ. für 10 000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Westerode.

Dresden, am 1. September 1890. (1988)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 18b (für Metalle etc.) für Eberbach-Jünkerath (Stadtkyll) und Quint-Steinwenden werden — ersterer mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J., letzterer vom 8. d. Mts. ab — von 2,82 ℳ. in 3,10 ℳ. und von 2,60 ℳ. in 1,60 ℳ. für 100 kg abgeändert.

Köln, den 6. September 1890. (1989)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr. Die Stationen Wetter (Hess.-Nass.), Simtshausen, Münchhausen, Ernsthausen und Birkenbringhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld werden vom 20. September d. J. ab in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 7. September 1890. (1990)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausgabe eines Tarifes für Eiertransporte. Am 1. Oktober 1890 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galiz. Linien) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Nordostbahn andererseits in Wirksamkeit, welcher zum Preise von 12 kr. Oe. W. pro Exemplar durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden kann.

Wien, am 3. September 1890. (1991)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. gelangt ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn (Strecke Ludwigslust-Friedland i. M.) zur Einführung. Durch denselben werden mehrere neue Verkehrsbeziehungen eingeführt, auch treten in den meisten Verkehrsbeziehungen Ermässigungen gegenüber den bisherigen Fahrpreisen ein.

Waren, den 3. September 1890. (1992)

Betriebsabtheilung
Mecklenburgische Südbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Ueberzeugen

kann man sich leicht durch den Postbezug von [158]

Musterkiste A mit 45, 8 Sort. M. 6.30
desgl. **B** „ 30, 10 „ „ 12.30
*) desgl. **C** „ 100, 6 „nur„ 9.30
100 **Princesas** . . . . „ 7.80
100 **Reinitas finas** . . . . „ 9.30
100 **Cortados** . . . . „ 11.30

═ Postnachnahme ═

nebst Beifallschreiben aus hohen Kreisen, dass **echte Manila** - Cigarren den **höchsten Ansprüchen** an **Feinheit** und **Milde** entsprechen und mit **hohem Genuss** und **angenehmem Behagen** geraucht werden können. Erhältlich vom

Importgeschäft **Paul Zemke,** Stettin.

*) „C" ist verschliessbar! mit Schlüssel.



Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos"

Bestes Fabrikat

R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.

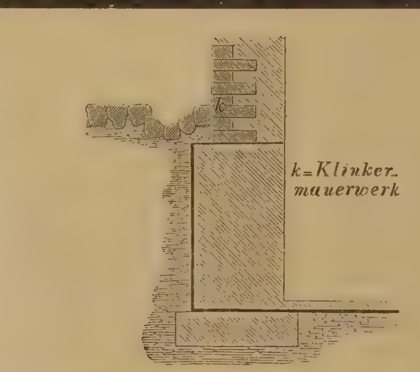
„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten."



Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen,** seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.



BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:
Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappe zu flachen, feuersicheren Bedachungen;
Pappbedachungen in △Leistenmanier
Doppellagige Pappdächer
Doppellg. Kies-Pappdächer
Holzcementdächer
} in sorgfältigster sachgemässer Ausführung unter langjähriger Garantie.

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden; bei älteren Bauten auch nachträglich anzuwenden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc.

Nr. 17. Jahrgang 1890. **Berlin,** am 10. September 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A & Co.	—	7	Pack	leere Säcke —	172	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Wiesenbg.-Hambg.*)
2	A K	—	2	—	eis. Träger —	154	2	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
3	A W	—	1	Kollo	Papier —	27	3	Strassburg	Elsass-Lothring.	
4	B	—	1	Bund	leere Körbe —	—	4	Kiel	K. E.-D. Altona	gez.: H. T. Boehme Hambg.
5	B	—	1	„	Eisenrohre (5 Stück) —	61	5	Bamberg	Bayerische Stsb.	
6	B & S	922 923 924 925	4	Kisten	Kerzen —	58,5	6	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
7	B T	426 452	2	„	Schwärze —	55	7	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
8	B V	10	1	Kiste	Eisenstäbchen —	45	8	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
9	C M	1/2	10	Kisten	Sprotten —	18	9	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
10	C P	3528	1	Korb	Firniss —	33	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
11	D	10	1	Fass	leer —	14	11	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	D	—	2	—	Radnaben nebst Felgen	15	12	Fleurus	Grand Central Belge	
13	D	2	1	Kollo	Pflugschaare —	6	13	Mariembourg	„	
14	E C W	4729	1	Kiste	Käse —	33,5	14	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
15	E K	—	1	Packfass	leer —	50	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
16	E P M C	1	1	Kiste	Ausfuhrgut —	65	16	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt Berlin-Hamburg H.*)
17	F C A	19	1	Kübel	alte Wäsche und leere Flaschen	14,5	17	Rickling	„	
18	F D	—	1	Pack	Körbe —	20	18	Bingen	Hessische Ludwigsb.	
19	F G W	—	2	Fässer	Heringe —	300	19	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	ab Husum.
20	G	1458	1	Holzkoffer	? —	—	20	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Dresden A. / Berlin 1/7. bei Bodenrevision.
21	G	5	1	Kiste	Schwämme —	5	21	Herrnbergtheim	Bayerische Stsb.	
22	G A B	10	1	—	Sägeblatt —	6,5	22	Bamberg	„	mit Adr. P. A. von der Krone inRemscheid.
23	G R	173	1	Verschlag	eis. Welle —	75	23	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Nürnberg.
24	H	8	1	Kiste	Maschinentheile —	100	24	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
25	H	1	1	„	Tachograph —	16	25	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
26	H B	1	1	„	auf Spiritus gesetztes Thier	16	26	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
27	H F S	633	1	„	— —	100	27	München C. B.	Bayerische Stsb.	Klattau beschr. und von Harlem bezett.
28	H L	7551	1	Ballen	unbekannt —	30	28	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
29	H L	—	1	Sack	Kartoffeln —	—	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	werthlos, da verdorben.*)
30	H P J	4023	1	Ballen	Düten —	43,25	30	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
31	H S	1299	1	Ballot	Rollläden —	33	31	Leipzig Th. B. (Eilg.-Abf.)	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
32	H S	66	1	Bund	9 Stück Hufeisen —	6,5	32	Neubrandenburg	Meckl. Südbahn	†)
33	J	—	1	Ballen	Modelle —	1	33	Metz	Elsass-Lothring.	
34	J D	164	1	Kollo in Matten	? —	123	34	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	beschr. London.

*) Bei der Güterboden-Revision vorgef.
†) Am 5/8. d. J. aus dem ged. Wagen M. S. B. überz. entladen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	J P	61	1	Korb	leer —	8,5	35	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
36	J R S	4008	1	Kiste	Holzschachteln u. Glasfläschchen	31	36	Freudenstadt	Württemb. Stsb.	Mannheim-Freudenstadt bezettelt.
37	K	—	1 1	— Gebund	Ofenrohr u. Rundeisen —	57	37	Otzenrath	Linksrh. Köln	
38	K weiss	—	1	Tafel	Eisenblech —	17	38	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
39	ohne und K	IV	2	Kolli	grobe Eisenwaaren —	11,5 u. 15	39	Culm	„	
40	K E K	31	1	Kollo in Leinwand	Bücher —	4,5	40	Karstaedt	K. E.-D. Altona	K. E. K. 31 Karlstadt.
41	K R	16001	1	Kübel	Margarine —	19	41	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Elberfeld.
42	L A	—	1	Koffer	leer —	20,75	42	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
43	M	—	1	—	Pflugscharte —	13	43	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
44	M L S	—	2	Pack	alt. Bandeisen —	50	44	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bezettelt: Schleiz-Hamburg. *)
45	M S	163	1	Kiste	? —	49	45	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
46	N	—	1	Packet in Leinen	Eisenwaaren —	3	46	Hamburg H.	„	
47	O F	2	1	Kiste	leer (retour) —	4	47	Hamburg B.	„	bezettelt: Grabow-Hamburg. *)
48	O S & Cie	1187	1	Fass	leer —	—	48	Gr. Moyeuvre	Elsass-Lothring.	
49	P	—	1	—	eis. beschädigter Kaffeebrenner	3,3	49	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
50	P E F	1959	1	Ballon	? —	107	50	Ruffach	Elsass-Lothring.	
51	P H	—	1	Korb	fr. Fische —	58	51	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
52	R	1692	1	Tonne	leer —	10	52	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
53	R	—	1	Stab	Winkeleisen —	12	53	Aschaffenburg	Hessische Ludwigsb.	
54	S B	441	1	Fass	Wein —	30	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
55	T	1672	1	„	leer —	19	55	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
56	T. u. Co.	1415	1	Ballen	Manufakturwaare —	32,5	56	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
57	V B	—	2	Pack	Flacheisen —	70	57	Strassen-Bartringen	Wilhelm-Luxembg.	
58	V L	29	1	Packet	? —	18	58	Hasselt	Grand Central Belge	
59	V V	077	2	—	Feuertöpfe von Oefen	33	59	Mariembourg	„	
60	W P	5570	1	Kollo	Eisen —	196	60	Anvers Bs.	„	
61	Z	—	1	—	Maschinentheil —	12	61	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
62	Achenbach & Co.	—	5	Pack	leere Säcke —	118	62	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez. Trebink-Hamburg. *)
63	Achenbach & Co.	—	3	„	leere Säcke —	68	63	„	„	bez. Neldorf-Hamburg. *)
64	K. E. D. Erfurt B	233	1	—	Viehgitter —	—	64	Straussfurt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	A. Rennel	—	1	Koffer	alte Kleider —	61	65	Altkirch	Elsass-Lothring.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
66	—	8 (weiss)	1	Pack	3 Tafeln Eisenblech	12,5	66	Artern	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
67	—	31 60 62 209	4	—	Decken —	—	67	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	Bezettel. Lübeck.
68	—	1840	1	Kiste	Nähmasch.-Theile —	11,5	68	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
69	—	5232	1	Kollo	Pflugtheil —	6	69	Schwarzenbek	K. E.-D. Altona	
70	—	12789	1	—	eis. Schwungrad —	25	70	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
71	—	82564	2	Fässer	leer —	60	71	„	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
72	rother —	—	1	Bund	Ofenverzierung —	6	72	Osterode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
73	' M K N L × I London	—	1	Packet in grauem Packleinen	Maschinentheile —	15	73	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	(Vorderseite) 169 (im Stern) (Rückseite) 172 Buxtehude	9249 1783	1	Beutel	Soda —	25	74	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.

*) Bei der Güterboden-Revision vorgef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
75	K&N (in Raute)	H N 59	1	Holzkiste	unbekannt —	29,5	75	Osterode	K. E.-D. Bromberg	
76	JB (in Raute)	2237	1	Kiste	? Ausfuhrgut —	192	76	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	ohne Bezettelung.*)
77	ChU (in Dreieck)	1619	1	„	? —	52	77	„	„	bez.: Gera-Hamburg.*)
78	(Dreieck) 1899	—	1	Fass	gebr., leer —	27	78	Bergedorf	„	b. der Bodenrevision.
	3/3 F | V 695	—	1	„	gebr., leer —	32				
	F. Ehrich	71998	1	„	gebr., leer —	24				
79	X	14	1	—	Privatdecke —	—	79	„	„	
80	L (in Raute)	2649	1	Ballen	Pferdehaare —	46	80	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
81	—	—	1	Stange	gusseis. Abstellungsrohr	4,5	81	Hannover	K. E.-D. Hannover	
82	—	—	1 1	„ „	Bandeisen Flacheisen	13	82	Rosenheim	Bayerische Stsb.	2,50 m lang. 3,60 „ „
83	—	—	1	—	Drahtseil mit Kette —	—	83	Bopfingen	Württemb. Stsb.	
84	—	—	3	—	durchlochte Bleche	35	84	Brohl	Linksrh. Köln.	
85	—	—	1	Cementfass	leer —	9	85	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
86	—	—	1	Stück	Eisen in nebenst. Form (1,40 m, 5 cm)	9	86	Rheda	K. E.-D. Hannover	anschein. zu einem Fahrzeuge geh.
87	—	—	4	„	Eisentheile und Schraube m. Mutter	6	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	—	—	2	Kolli	Eisentheile —	19	88	Euskirchen	Linksrh. Köln	
89	—	—	1	—	eis. Façonstück —	2,5	89	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
90	—	—	1	—	Gardinenstange —	—	90	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
91	—	—	2	Bund	Gasrohre —	50	91	Leipzig	„	
92	—	—	1	Pack	Häckselschneidemesser	18	92	Neuss	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	—	eis. Hängelager —	99	93	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1/4 2/8	Tonnen	Heringe —	68,5	94	Bamberg	Bayerische Stsb.	
95	—	—	1	—	Henkelkörbchen —	0,5	95	Aachen T.	Linksrh. Köln	
96	—	—	1	—	Holzbrett mit Porzellanringen	1,5	96	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
97	—	—	1	—	Holzgestell —	5	97	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	—	Holzhorde —	—	98	Wolfenbüttel	„	
99	—	—	1	—	Holzplatte —	5	99	Braunschweig H.	„	
100	—	—	3	Stück	Holzplatten —	—	100	Wittenberge	K. E.-D. Altona	ca. $6^1/_2$ m lg.
101	—	—	1	Sack	Holzwaaren —	28	101	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Käfig	leer —	6	102	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
103	—	—	1	—	Kinderstuhl —	2	103	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
104	—	—	1	Pack	2 Körbe und 1 Blechkanne	3	104	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
105	—	—	1	„	55 Stck. kleine Körbe neu	1	105	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*)
106	—	—	1	Korbflasche	klein, neu —	3	106	Bonn	Linksrh. Köln	
107	—	—	4	Bund	Korbweiden —	50	107	Minden	K. E.-D. Hannover	
108	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	2	108	Bayreuth	Bayerische Stsb.	von Eisen mit Holzumhüllung.
109	—	—	1	Block	Metall —	9,5	109	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
110	—	—	1	—	zerbroch. Nähmaschinengestell	22	110	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*)
111	—	—	1	Kollo	4 eis. Ofenringe —	1,5	111	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
112	—	—	3	Stück	Ofenrohre —	—	112	Ottbergen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Brakel.
113	—	—	1	—	eis. Platte —	2	113	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*)

*) Bei der Güterboden-Revision vorgef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
114	—	—	1 1	kl. Koffer „ Kiste	alte Reiseeffekten —	18,5	114	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	alte Postbeklebung M. Gladbach-Coblenz.
115	—	—	2	—	eis. Röhren —	7,5	115	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
116	—	—	2	—	Rohrsessel —	16	116	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
117	—	—	1	Stab	Rundeisen mit Schrauben	3	117	Frankfurt a. M. H. L. B.	Hess. Ludwigsb.	
118	—	—	1	Stange	Rundeisen —	7,5	118	Feldafing	Bayer. Stsb.	$2^1/_2$ m lg.
119	—	—	2	Bund	Rundeisen (2,5 m lg. mit eis. Bändern zus. geb.)	102	119	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
120	—	—	4	Pack	leere Säcke —	86	120	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	ohne Bezettelung.*)
121	—	—	8	„	leere Säcke —	155	121	„ „	„	Bez.: Fehrbellin, über Paulinenaue-Hamburg.*)
122	—	—	1	Sack	leere Säcke —	14	122	Esslingen	Württemb. Stsb.	
123	—	—	1	Kollo	leere Säcke —	50	123	Colmar	Elsass-Lothring.	b. Bodenrevision.
124	—	—	1	Kiste	Satzleisten —	16	124	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
125	—	—	2	—	eis. Scheiben —	22	125	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
126	—	—	1	—	Spiralfeder —	6	126	Minden	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	Pack	2 Stühle —	8	127	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*)
128	—	—	2	Stück	3kant. Winkeleisen —	7	128	Metz	Elsass-Lothring.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A F	737	1	Fass	leer —	28	1	Trs. Jedlersee	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 1/9.
2	A F	1065	1	„	unbekannt —	114	2	Prag	„	„ 23/8.
3	D	8	1	„	Oel —	194	3	Prag	„	„ 26/8.
4	E P	23823	1	Ballen	Druckpapier —	93	4	Trs. Jedlersee	„	„ 26.8.
5	F F	—	1	Bund	Blech —	48	5	Altpaka	„	„ 26/8.
9	F K Laa	—	1	Fass	leer —	14	6	Zellerndorf	„	„ 29/8.
7	F W	2429	1	Ballen	Baumwollgarn —	47,5	7	Hohenelbe	„	„ 8/8.
8	J B	5342	1	Kiste	leer —	5	8	Iglau	„	„ 31/8.
9	K S	5	1	Sack	Gurken —	52	9	Kolin	„	„ 13/8.
10	L C	425	1	Kiste	unbekannt —	39	10	Wien	„	„ 30/8.
11	L K	2616	1	Sack	Calmuk —	6	11	Prag	„	„ 13/8.
12	N	434 444 403	1 1	Kiste „	leer — leer —	11	12	Trs. Jedlersee	„	„ 21/8.
13	N B	—	2	Ballen	leere Säcke —	48	13	Reichenberg	„	„ 26/8.
14	[illegible]	47108 47065	1 1	Kiste „	unbekannt — unbekannt —	195 46	14	Wien	„	„ 30/8.
15	P K	4734/36	3	Ballen	Packpapier —	365	15	Reichenberg	„	„ 22/8.
16	Pp	29	1	Sack	Mehl Nr. 1 —	85	16	Korneuburg	„	„ 22/8.
17	P V C	12	1	Fass	leer —	26	17	Altpaka	„	„ 11/8.
18	R M P	2979	1	Kiste	unbekannt —	122	18	Trs. Jedlersee	„	„ 1/9.
19	S C	6863/4	2	Kisten	unbekannt —	269	19	Hohenelbe	„	„ 26/8.
20	S S	19806	1	Ballen	unbekannt —	8	20	Königgrätz	„	„ 2/8.
21	S Z C (H)(C)	262	2	„	Baumwolle —	395	21	Laube	„	„ 28/6.
22	W	—	10	Stück	roh. Cottone —	92	22	Königinhof	„	„ 12/8.
23	W J C	9776	1	Kiste	unbekannt —	27	23	Wien	„	„ 28/8.
24	Z	24	3	Ballen	Reis —	330	24	Iglau	„	„ 28/8.
25	C. Kolm Prag C. König „	— —	1 1	Pack „	unbekannt — unbekannt —	12,5 5	25	Reichenberg	„	„ 29/8.
26	—	II	2	Säcke	Kornmehl —	170	26	Geiersberg	„	„ 8/8.
27	—	2	1	„	Mehl —	76	27	Tinischt	„	„ 25/8.
28	—	3	1	Rolle	Schilfdecke —	5	28	Reichenberg	„	„ 19/8.
29	—	6, 7 8½	5 10 5	Säcke „ „	Mehl — Mehl — Mehl —	1700	29	Reichenberg	„	„ 30/8.
30	—	—	1	Stück	Calmuk —	3 5	30	Königgrätz	„	„ 31/8.
31	—	—	4	„	Eisengewicht —	8	31	Jarmeritz	„	„ 2/8.
32	—	—	13	Bund	Flacheisen —	673	32	Chrudim	„	„ 2/8.
33	—	—	1	Stück	Holz —	30	33	Trs. Jedlersee	„	„ 30/8.
34	—	—	1	Sack	Mehl —	70	34	Kolin	„	„ 29/8.
35	—	—	1	Korb	Obst —	4	35	Arnau	„	„ 19/8.
36	—	—	1	Pack	Papierhülsen —	8	36	Friedland	„	„ 19/8.
37	—	—	2	Stück	Reifeisen —	27	37	Rothkosteletz	„	„ 28/8.
38	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	38	Altpaka	„	„ 20/8.
39	—	—	4	Stück	hölz. Schaufeln —	4	39	Oberhollabrunn	„	„ 21/8.

*) Bei der Güterboden-Revision vorgef.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 72. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 13. September 1890.

Inhalt:

Die erste Anwendung des Systems Monier für Eisenbahn-Ueberbrückungen in Oesterreich.

In der Strecke Wien-Felixdorf, einem Theile der sogenannten Lokalstrecke der Oesterreichischen Südbahn, bestehen noch aus der Zeit des Baues dieser Strecke mehrere gewölbte Bahnüberbrückungen, die ihrer ganzen Anlage nach gegenwärtig als „Verkehrshindernisse“ erscheinen. Infolge ihrer verhältnissmässig geringen Lichthöhe muss das Ladenormale für alle die genannte Strecke passirenden Wagen nicht unwesentlich kleiner gehalten werden, als für den Verkehr auf den übrigen Strecken der Südbahn; einige dieser Brücken liegen auch so nahe an Bahnhöfen oder so unmittelbar im Bereiche solcher, dass die nothwendig gewordenen Erweiterungen der Geleiseanlagen gehindert sind und mithin die Abwickelung des Verkehrs in hohem Grade erschwert ist. — Ein bezeichnendes Beispiel für eine solche gewölbte Bahnüberbrückung existirt im Bahnhofe Mödling.

Die noch jugendliche Stadt Mödling, etwa 15 km von der Hauptstadt entfernt, mit der sie auch durch 2 Dampftramways verbunden ist, liegt am Eingange in das herrliche Brühlthal und bildet den Ausgangspunkt für eine Reihe der schönsten Wanderungen durch den „Wienerwald“. Eine Zweiglinie der Südbahn führt von hier in wenigen Minuten nach dem grossartigen Parke des Kaiserlichen Lustschlosses Laxenburg und eine von der Südbahn erbaute und von ihr auch betriebene elektrische Bahn verbindet den Bahnhof und die Stadt mit der Vorder- und Hinterbrühl. Zahlreiche Beamte, Geschäftsleute und Pensionisten haben Mödling zum ständigen Wohnsitze gewählt; als Sommerfrische erfreut sich die hübsche Stadt einer ganz besonderen Vorliebe seitens der „Wiener“ vor den übrigen Ortschaften längs der Lokalstrecke der Südbahn. Es ist begreiflich, dass unter solchen Umständen der Eisenbahnverkehr zwischen Wien und Mödling ein aussergewöhnlich lebhafter ist und die Station Mödling als End- bezw. Ausgangspunkt vieler Lokalzüge erscheint. Man erhält einen angenäherten Begriff von der Grösse des Verkehres in der Station Mödling, wenn man hört, dass an schönen Sonntagen im Hochsommer oft 30—40 Züge zur Beförderung der Passagiere nach Wien in Mödling selbst eingeleitet und ebenso viele Züge von Wien daselbst aufgelöst werden; überdies passiren 40—50 Personenzüge diese Station in der Richtung nach Wien und ebenso viele dieselbe in der Richtung von Wien; etwa 40 Züge verkehren von und nach Laxenburg und etwa 10 Lastzüge passiren die Station in beiden Richtungen; wir haben also an „normalstarken Sonntagen“ in der Zeit von 24 Stunden und hauptsächlich von 5 Uhr früh bis 10 Uhr Abends einen Verkehr von mehr als 300 Zügen. An hohen Feiertagen, namentlich zu Pfingsten ist der Verkehr natürlich noch wesentlich lebhafter.

Im Interesse der Sicherheit der Reisenden und der raschen Abwickelung des Verkehrs wurde vor einigen Jahren ein „Personentunnel“ angelegt und der Zugverkehr in der Rich-

tung nach Triest von jenem in der Richtung nach Wien durch die Anlage eines Doppelbahnhofes getrennt; überdies wurde das Blocksystem, das ursprünglich nur in der Strecke Wien-Mödling bestand, über letztere Station hinaus bis zur Station Leobersdorf, von welcher die Staatsbahnlinie nach St. Pölten abzweigt, ausgeführt. Die Geleiseanlagen selbst waren successive nach Norden und Süden hin erweitert worden; aber eine wirklich rationelle Bahnhofsumgestaltung, durch welche man die bestehenden Verkehrskalamitäten, namentlich bei der Verschiebung der in Mödling verbleibenden Lokalzüge, gründlich hätte beseitigen können, war leider durch die oben erwähnte, etwa 100 m vom Aufnahmegebäude gegen Wien entfernte Ueberbrückung gehindert, indem sie den Bahnhof an dieser Stelle in empfindlicher Weise verengte, einschnürte. Diese Brücke überspannte den Bahnhof mit 3 Oeffnungen, deren mittlere Oeffnung von 10 m Lichtweite für die beiden durchgehenden Hauptgeleise bestimmt war, während die beiden Seitenöffnungen nur je für ein Geleise Raum boten. Als nun die Südbahngesellschaft die Umgestaltung sämmtlicher zwischen Wien und Felixdorf liegender gewölbter Ueberbrückungen in Aussicht nahm, richtete sie selbstverständlich ihr Augenmerk zunächst auf die gewölbte Ueberbrückung in Mödling und kam hiermit zugleich einem lebhaften Wunsche der Bevölkerung dieser Stadt entgegen. Die fragliche Brücke bildet nämlich die Verbindung zwischen „Alt-" und „Neumödling", welch letzterer Stadttheil, zumeist aus kleinen Häusern mit Gärten bestehend und überwiegend von Beamten bewohnt, in raschem Aufschwunge begriffen ist. Es lag der Stadt viel daran, an Stelle der unschönen und unbequemen Brücke eine neue Brücke zu erhalten, die allen Anforderungen des heutigen Strassenverkehrs und der Aesthetik entspricht. Bei dem Baue der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz vor mehr als 50 Jahren handelte es sich ja nur um eine gewöhnliche Landstrassenbrücke, bei welcher es ganz belanglos erschien, wenn die Fahrbahn in ihrer Längsrichtung einen ziemlich kräftigen Rücken bildete und mächtige, hohe Parapetmauern den Pferden den Anblick der Lokomotiven entzogen und so die Gefahr, dass sie scheuen und wild werden, verminderten.

Die Umgestaltung der in Rede stehenden Brücken auf der Strecke Wien-Felixdorf muss bei voller Aufrechthaltung des Verkehrs, der in keiner Weise beeinträchtigt werden darf, möglichst rasch durchgeführt werden. Die über diesen Gegenstand gepflogenen eingehenden Studien haben nun — wie der Baudirektor der Südbahn, K. K. Ober-Baurath v. Prenninger, in einer „Studie über die Anwendung von Moniergewölben für Bahnüberbrückungen, die von Strassenfuhrwerken befahren werden", näher darlegt — zu der Erkenntniss geführt, dass, selbst abgesehen von dem Kostenpunkte, sowohl dem Ersatze der bestehenden Gewölbe durch solche mit flacheren Bögen als auch durch Eisenkonstruktionen sehr erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen; man zog daher die Anwendung des Systems Monier in nähere Erwägung und beschloss auf Grund der Ergebnisse spezieller Erhebungen und Proben zunächst die gewölbte Ueberbrückung in Mödling durch eine nach diesem Systeme konstruirte Brücke zu ersetzen.

Es sei uns gestattet, an dieser Stelle mit einigen Worten das System Monier zu charakterisiren. Bekanntlich ist Cementbeton ein Material, das der Beanspruchung auf Druck einen beiläufig 20 Mal grösseren Widerstand entgegensetzt, als der Beanspruchung auf Zug, d. h. ein Träger aus solchem Material, der auf Zug und Druck beansprucht wird, dürfte nur mit Rücksicht auf die zulässige geringe Beanspruchung der gezogenen Theile belastet werden, da ja beim Zerreissen derselben ungeachtet der grösseren Widerstandsfähigkeit der gedrückten Theile ein Bruch des Trägers eintreten müsste. Im Gegensatz zu Cementbeton besitzt Schmiedeeisen eine ebenso bedeutende Zug- wie Druckfestigkeit. Ziehen wir daher an der Stelle, wo die Resultirende der Zugkräfte eines Trägers aus Cementbeton eingreifend gedacht werden kann, Eisenstäbe, deren Zugfestigkeit der Druckfestigkeit des Trägers entspricht, in die Cementmasse des letzteren ein, so werden diese Eisenstäbe die Zugkräfte aufnehmen und wir können mithin auch die volle Druckfestigkeit des Betons ausnutzen. Solche aus Eisen und Cementbeton kombinirte Träger werden also auch bei Beanspruchung durch grosse Lasten nur verhältnissmässig kleine Dimensionen erfordern, also auch ein geringes Gewicht besitzen und mithin für die Bauausführung selbst, als auch in ökonomischer Beziehung manche Vortheile gewähren. Bei Trägern, deren sämmtliche Theile nur auf Druck beansprucht werden, z. B. bei Gewölben, nehmen die Eisenstäbe die Druckkräfte auf und der Cementbeton dient zur Versteifung derselben, verhindert ihr Ausknicken.

Die Bauwerke nach System Monier werden aus einzelnen „Monierplatten" gebildet, die ihrerseits wieder aus einem Eisengerippe und der Cementbetonumhüllung zusammengesetzt sind. Das erstere besteht aus eisernen Tragstäben, deren Querschnitte nach den Belastungsverhältnissen bestimmt sind und die in Entfernungen von 5 bis 10 cm angeordnet werden. Zur Fixirung dieser Stäbe dienen 3 bis 6 mm dicke Eisendrähte, welche quer über jene gelegt und mit ihnen durch Bindedraht verknüpft werden. Da diese dünnen Drähte gleichzeitig auch die in kleineren Flächentheilchen der Platte auftretenden äusseren Kräfte auf grössere Flächen übertragen, so haben sie den Namen Vertheilungsstäbe erhalten. Grössere Tragkonstruktionen, wie z. B. Gewölbe, werden gewöhnlich erst an Ort und Stelle ihrer Verwendung hergestellt; hierbei wird das Eisengerippe auf einer hölzernen Schalung aufgelegt und durch kleine Holzkeile in seiner definitiven Höhe und Lage festgehalten; der Cementbeton ist aus Portlandcement und Flusssand in einem von dem Objekte abhängigen Verhältnisse gemischt.

Es ist wohl begreiflich, dass das Moniersystem Anfangs mancherlei Bedenken wachrief; man fürchtete, dass das im Cementbeton eingelagerte Eisen durch Oxydation zerstört wird; man glaubte ferner nicht, dass Eisen und Cement eine derart innige Verbindung eingehen, dass sie den äusseren Kräften gegenüber wie ein einziger homogener Körper Widerstand leisten; und schliesslich besorgte man, dass sich die beiden zu einem Körper vereinigten Stoffe bei Temperaturveränderungen ungleich ausdehnen würden. Die Erfahrungen mit Monierbauten in Frankreich, die grossartigen Brandversuche in Breslau und in Nippes (bei Köln), die Untersuchungen Professor Bauschinger's in München haben alle diese Bedenken in zuverlässiger, unzweifelhafter Weise widerlegt. Wir verweisen alle jene, die sich hierfür näher interessiren, auf die lichtvolle Darstellung: „Die Cement-Eisenkonstruktionen des Systems Monier", von Viktor Petrin, K. K. Hauptmann des Geniestabes; veröffentlicht in den „Mittheilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens", Jahrgang 1889.

Die Monierkonstruktionen, deren Berechnungsweise Regierungs-Baumeister M. Koenen im „Centralblatt der Bauverwaltung" 1886 entwickelt hat, haben bisher überwiegend im Hochbau Anwendung gefunden; auch für Rohrleitungen, Kanäle, Gasometer und Wasserbehälter, sowie für kleinere Fussstege kam das Moniersystem bisher zur Anwendung. In Oesterreich gelangten — wie die vorerwähnte Abhandlung des K. K. Ober-Bauraths v. Prenninger mittheilt — u. a. folgende Bauten nach diesem Systeme zur Ausführung:

1. Gewölbe von 2,8 bis 3,5 m Spannweite für eine Belastung von 1200 kg für 1 m² in der Oesterreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr;

2. Monier-Deckengewölbe mit Fussboden bei den neuen Lagerhäusern in Triest;

3. Tunnel für den Personenverkehr unter dem Plateau des Bahnhofs St. Pölten;

4. die im Auftrage des K. K. Landesvertheidigungsministeriums hergestellten Gewölbe mit Fussboden beim Montursdepot in Wien.

Um bei der beabsichtigten Ausführung von Moniergewölben für stark in Anspruch genommene Strassenbrücken vollkommen sicher zu gehen, liess die Baudirektion der Südbahn auf dem Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf bei Wien ein Versuchsobjekt ausführen und eingehend erproben. Die Ergebnisse dieser Erprobungen sind in einem „Protokoll" veröffentlicht, welchem wir auch die nachstehenden Daten entnommen haben. Das Gewölbe hatte eine Lichtweite von 10 m, eine Breite von 4 m, eine Pfeilhöhe von 1 m und war am Schluss 15 cm und am Kämpfer 20 cm dick. Die Geflechtseinlage war aus Tragstäben von 10 mm Durchmesser und aus Vertheilungsstäben von 7 mm Stärke mit einer Maschenweite von 5,5 cm gebildet und in einer Entfernung von 2 cm von der Gewölbsleibung angebracht. Der Beton bestand aus einem Theile Podoler Portlandcement und aus drei Theilen gewaschenen Donausandes; man hatte das Gemenge in Schichten von etwa 4 cm Stärke aufgebracht und mit Holzstösseln festgestampft. Eine mit dem Cement des Gewölbes bindende Nachmauerung wurde nicht hergestellt; die Ueberschüttung hatte im Scheitel nur eine Höhe von 25 cm. Die Widerlager bestanden aus 2 m starkem Ziegelmauerwerk und waren sowohl der Dicke, als der Höhe nach mit einer Betonschicht von 1 m Stärke umgeben, die Stirnmauern aus Ziegeln ruhten unmittelbar auf dem Moniergewölbe. Die Herstellung des Gewölbes erfolgte am 19. Oktober 1889 bei günstigem Wetter, die Ausschaalung am 3. November, nachdem wiederholt Fröste eingetreten waren, und die Erprobung selbst am 10. Dezember desselben Jahres in folgender Weise. Es wurde zunächst ein zweiachsiger Lastwagen II. Klasse mit je 3 000 kg Achsenbelastung, sodann ein ebensolcher Lastwagen I. Klasse mit je 6 000 kg Achsenbelastung vom rechten nach dem linken Widerlager sehr langsam und in vorsichtiger Weise vor- und wieder zurückgeschoben und die hierdurch hervorgerufenen elastischen und bleibenden Senkungen an je 3 Punkten an jeder Stirnwand und in der Geleiseachse, also im ganzen an 9 Punkten gemessen, von denen je 3 im ersten, je 3 im dritten Viertel der Spannweite und je 3 in der Scheitellinie situirt waren. Hierauf wurden dieselben Messungen bei einer gleichförmigen Belastung mit Schienen und bei gleichzeitiger Belastung durch den Lastwagen I. Klasse und schliesslich bei Belastung durch einen Tender von 9 200 kg grösster Achsenbelastung und durch eine Lokomotive von 13 t Maximalachsendruck vorgenommen. „Das Resultat der Erprobungen" — also lautet der Schlusssatz des vorerwähnten Protokolls — „war nach jeder Richtung hin befriedigend, denn sowohl nach Ende dieser Belastungsproben, als auch nach der Ueberführung der schweren Lokomotive, hat sich an keiner Stelle des Gewölbes ein Anriss oder sonst eine Beschädigung gezeigt." Die grösste totale Einsenkung, welche überhaupt gemessen wurde, betrug 2 mm, die grösste bleibende Einsenkung, die man konstatirte, $\frac{1}{2}$ mm.

Nach so günstigen Ergebnissen glaubte die Baudirektion der Südbahn das System Monier unbedenklich für grössere Strassenbrücken, auch wenn dieselben von schwerem Fuhrwerke befahren werden, in Anwendung bringen zu können und ging sofort an den Umbau der vorerwähnten Brücke über den Bahnhof Mödling. Die neue Strassenbrücke, die sich genau an der Stelle der alten Brücke erheben wird, erhält 3 Oeffnungen von je 10 m Lichtweite, so dass 6 Geleise überspannt werden und die beiden Mittelpfeiler der alten Brücke für den Neubau Benutzung finden können. Die Pfeilhöhe der Gewölbe beträgt 1 m und die Dicke derselben am Scheitel 15 und an den Kämpfern 30 cm. — Die Brücke erhält eine Fahrbahn von 8 m Breite und jederseits ein Trottoir von 1,7 beziehungsweise 1,4 m Breite, das mit Klinkersteinen gepflastert werden soll. Ein geschmackvolles eisernes Geländer wird an Stelle der unfreundlichen Parapetmauern der alten Brücke treten und kräftige Pfeiler mit schmucken Laternen sollen die Brückenköpfe zieren. Der Umbau wurde im Monat Juli begonnen und soll im Monat September beendet sein; die Kosten sind — wie man uns mittheilt — auf rund 24 000 fl. Oe. W. veranschlagt. Eine eiserne Brücke würde gegen 70 000 fl. Oe. W. gekostet haben.

Die Anwendung des Systems Monier in dem vorliegenden Falle ist für das Ingenieurbauwesen von grosser Bedeutung. Die wichtige Frage, ob ein Träger aus Eisengerippe und Beton auch der Einwirkung bewegter schwerer Lasten ausgesetzt werden kann, ohne dass der erforderliche Grad der Sicherheit überschritten wird, erfährt hierdurch ihre endgültige und — wie nach dem Versuche in Matzleinsdorf ganz unverhohlen ausgesprochen werden kann — zufriedenstellende Lösung. Es dürfte nunmehr wohl auch keinem Bedenken unterliegen, das Moniersystem für Brücken bei Nebenbahnen in Anwendung zu bringen; vielleicht bleibt es auch nur noch eine Frage der Zeit usw., dasselbe bei Hauptbahnen unter gewissen Verhältnissen einzuführen. — Und diesem grossartigen Fortschritte, in welchem sich die Technik neuerdings als eine treue und eifrige Dienerin der Oekonomie erweist, so rasch und entschieden die Pfade geebnet zu haben, ist ein Verdienst der gegenwärtigen Baudirektion der Oesterreichischen Südbahn.

— k.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückgang der Goldwährung und Steigen des Silberpreises.

Diese gleichzeitige Bewegung hat für die Eisenbahngesellschaften eine hochwichtige Bedeutung. Die Süd- und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn insbesondere, welche ihre Anlehenszinsen in Gold zahlen, durften schon bei dem jetzigen Stande der Goldwährung eine Ersparniss, beiläufig von je 500 000 fl. gegen das Vorjahr, erzielen; in geringerem Maasse gilt dies von der Nordwest-, Albrecht- und Kaschau-Oderberger Bahn, welche nur wenige Goldanlehen haben. Dagegen verliert durch den Rückgang der Goldwährung die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, weil sie für ihre Rumänischen Linien 3 Millionen Francs jährlich von der Rumänischen Regierung erhält. — Die Steigerung des Silberpreises hat infolge des gleichzeitigen Rückganges der Goldvaluta bisher nicht den Erfolg gehabt, das Agio, welches die Oesterreichische Note vor dem Silbergulden voraus hat, zu beseitigen, und der Metallwerth des Silberguldens bewegt sich noch immer unter dieser Gleichheit. Diejenigen Eisenbahnen jedoch, welche Silberkupons einzulösen haben, müssen für einen entsprechenden Vorrath an Silbergulden vorsorgen, weil möglicherweise jetzt die Zahlung in Silbergulden verlangt wird, was sonst nicht der Fall war. So müssen auch die Eisenbahngesellschaften, welche vom Staate die erforderlichen Beträge für die Einlösung der Kupons erhalten, auf der Auszahlung in Silber bestehen. Dieser Fall ist auch schon bezüglich der Mährischen Grenzbahn, deren Prioritätenkupons am 1. September d. J. fällig waren, eingetreten. Bei Eintritt eines Silberagios wären die Eisenbahnen mit Ausnahme der Lokalbahnen berechtigt, ihre Tarife mit einem Agiozuschlage einzuheben, weil sie durch ihre Konzessionsurkunden zur Einhebung der Tarife theils in Gold (Südbahn), theils in Silber das Recht haben.

Strohmänner auch als Konzessionswerber.

In den Generalversammlungen behaupten Strohmänner trotz aller Anfechtungen das Feld, sie werden als nothwendiges Uebel betrachtet, da so manche Generalversammlung überhaupt nicht zustande käme, wenn sich nicht die Strohmänner als Nothhelfer einfinden würden. Nun sehen wir wieder seit einiger Zeit eine neue Gattung von Strohmännern, nämlich die stellvertretenden Konzessionswerber, da auch Konzessionen an Persönlichkeiten ertheilt werden, deren Beruf von Eisenbahnunternehmungen ziemlich fern abliegt. Es geschieht nämlich, dass der nominelle Konzessionswerber nur im Auftrage und gegen die entsprechende Entlohnung seinen Namen herleiht, während die eigentlichen Interessenten es vorläufig für gerathen halten, namenlos mitzuwirken. Es verlautet, dass die Handelsministerien der beiden Reichshälften strenge Maassregeln gegen diesen Missbrauch in Anwendung bringen werden. Indessen ist auch für die durch Strohmänner vertretenen Personen insofern eine gewisse Gefahr vorhanden, als die von ihnen erlegten Kautionen oder Aktien für Schulden der Strohmänner mit Verbot oder Exekutionen belegt werden können.

Uebergangskurven mit äusserem Anschlusse zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Geleisestrecken auf neu zu erbauenden Eisenbahnen.

Unter diesem Titel ist von dem durch mehrere technische Arbeiten rühmlich bekannten Inspektor der K. K. Generalinspektion Max Edlen v. Leber eine Studie in der diesjährigen Nummer 102 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." veröffentlicht worden, auf welche wir aufmerksam zu machen uns verpflichtet halten, weil sie diesen äusserst schwierigen Theil des Eisenbahnbaues auch durch eine grosse Anzahl von Tabellen und Formeln in klarer Weise behandelt bezw. illustrirt.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich mit Ende Juli d. J.

Mit Ende Juni d. J. standen 555,9 km Eisenbahnen in Bauausführung. Diese Ziffer erhöhte sich im Monate Juli infolge des Beginnes des Baues der Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/d. Thaya um 7,3 km, so dass am Schlusse des Monates Juli 563,2 km Eisenbahnen im Baue sich befanden, wovon 70,1 km auf die Staatsbahnen und 493,1 km auf die Privatbahnen entfielen. Einen rehr regen Fortschritt nahm der Bau der Staatsbahnlinie Jasló-Rzesów, der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg, Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha, Laibach-Stein, Radkersburg-Luttenberg, Ischl-Salzburg und des zweiten Geleises in den Strecken Falkenau-Dassnitz und Krakau-Lemberg. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbau 14 185 Arbeiter, d. i. um 1 617 weniger als im Vormonate.

Betriebseinnahmen im Monat Juli d. J.

Im Monate Juli d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 10 251 342 Personen und 7 216 391 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 373 211 fl. erzielt, d. i. für 1 km 969 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einer Beförderung von 7 665 127 Personen und 6 600 153 t Güter 24 985 093 Gulden oder für 1 km 975 fl. Es ergibt dies für den Monat Juli d. J. eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 0,6 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 7 Monaten 1890 erzielten Transporteinnahmen bezifferten sich auf 159 950 860 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 154 240 486 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 152 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 466,3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km Bahn für die Betriebszeit Januar—Juli 1890 auf 6 116 fl., gegen 6 056 fl. im Vorjahre, d. i. um 60 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 10 485 fl. gegen 10 382 fl. im Vorjahre, mithin um 103 fl. oder 0,9 % günstiger.

Besteuerungsbeginn; Steuerbehandlung der Kuponeinlösungsprovision (Rechtsfall).

Einer Oesterreichischen Bahngesellschaft war die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf 15 Jahre nach der Inbetriebsetzung konzessionsmässig zugesichert und es entstand darüber mit der Finanzbehörde ein Streit, ob dieser Tag von der Inbetriebsetzung der ersten oder der letzten Theilstrecke dieser Bahn zu rechnen sei. Der V.-G.-H. entschied im Jahre 1889 mit Rücksicht auf den Wortlaut der betreffenden Konzessionsbestimmung und den Sprachgebrauch für den ersterwähnten Termin. Zugleich erklärte der V.-G.-H., dass die Provison für die Kuponeinlösung keine Abzugspost bei der Berechnung des reinen Einkommens der Bahn zur Steuerbemessung bilde, weil diese Auslage nicht ein unmittelbares Erforderniss des Betriebes einer Eisenbahn ist. (Nr. 14 der Röll'schen Samml.)

Der Kreuzer-Zonentarif und die Privatbahnen.

Von diesem Tarif haben bisher folgende Privatbahnen dem K. K. Handelsministerium ihre diesbezüglichen Anträge unterbreitet bezw. schon durchgeführt:

a) Die Südbahn hat ihren neuen Personentarif am 1. September d. J. eingeführt. Die Tarifreform kommt fast ausschliesslich nur dem Fernverkehr zu statten. Für den Lokalverkehr bleiben die bisher geltenden Preise aufrecht; hier übt auch die zugleich kundgemachte Auflassung des bisherigen 15 % Agiozuschlages keine Wirkung, da ein solcher schon bisher im Lokalverkehre nicht hinzugetreten war. Im Reisegepäck- und Eilgutverkehre wurde das Agio auf 10 % herabgesetzt. Was dagegen den Fernverkehr anlangt, so ist für denselben ein nach 3 Zonen mit fallenden Einheitssätzen abgestufter Staffeltarif in Wirksamkeit getreten. Im Fernverkehre bleiben auf die Entfernungen von mindestens 137 km einfacher Fahrt auch die Tour- und Retourkarten aufrecht; für Entfernungen von 650 km und darüber bedarf es der Begünstigung von Tour- und Retourkarten nicht, da sich die Lösung zweier Karten nach dem neuen Staffeltarif billiger stellt, als die bisher ausgegebenen Tour- und Retourkarten. Im Nahverkehre, welcher für alle einigermaassen wichtigeren Verkehrspunkte eingerichtet ist, werden auch weiterhin Saison- und Abonnementskarten ausgegeben werden.

b) Die Anträge der Oesterreichischen Nordwestbahn stimmen zwar, was die Zoneneintheilung anbelangt, mit dem System der Staatsbahnen überein, weichen jedoch von diesem sowohl hinsichtlich der Höhe der Grundtaxen der Fahrpreise als auch bezüglich des Verhältnisses der Fahrpreise der einzelnen Klassen unter einander in ziemlich erheblicher Weise ab. Die Nordwestbahn schlägt vor, 1,5 kr. für die III., 2,5 kr. für die II. und 4 kr. für die I. Klasse der Personenzüge, bei den Eilzügen dagegen 2, 3,5 und 5,5 kr. für das Kilometer. (Der Kreuzertarif normirt 1, 2 und 3 kr. für die Personen-, 1,5, 3 und 4,5 kr für die Eilzüge.) Im Laufe der eingehenden Erörterung dieser Anträge wurden von seiten der Vertreter des Handelsministeriums einige Abänderungen in Anregung gebracht, welche bezüglich der Grundtaxen eine grössere Annäherung an den Kreuzer-Zonentarif der Staatsbahnen bezwecken. Da es sich nun als nothwendig herausstellte, in dieser Richtung noch weitere Berechnungen anzustellen, so wurde die Berathung vorläufig abgebrochen und in Aussicht genommen, die Besprechung fortzusetzen, sobald die Nordwestbahn die erwähnten Berechnungen vorgelegt haben wird.

c) Nach dem Antrage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sollen ihre Linien in gleiche Zonen von je 10 km eingetheilt werden. Die Einheitstaxen für das Kilometer sind etwas höher, als jene der Staatsbahnen. Die bisher bestandene Gepäckfreiheit, sowie die Tour- und Retourkarten sollen aufgehoben werden; ausserdem soll der Schnellzugzuschlag erhöht werden, trotzdem aber nicht die Höhe von 50 % erreichen wie bei den Staatsbahnen. Die Verhandlungen hierüber werden demnächst im Handelsministerium stattfinden.

Wiener Stadtbahn.

Die Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. hatte bisher die Detailpreise für 3 Linien der von ihr projektirten Wiener Stadtbahn dem Handelsministerium vorgelegt, nämlich für 1 Linie vom Praterstern nach Schönbrunn, für 1 Linie von der Elisabethbrücke zum Franz Josephskai und für 1 Linie vom Westbahnhofe bis zur Kaiser Josephsbrücke (Schlachthaus). Es wurde von ihr nun das Detailprojekt für die 4. Linie, welche den innern Ring schliesst, nämlich für die Linie vom Stubenring (Hauptzollamt) zum Franz Josephsbahnhofe überreicht. (Wir werden demnächst eine genaue Beschreibung dieser 4 Trassen folgen lassen.)

Ungarns Getreide- und Mehlausfuhr.

Die Ausfuhr an landwirthschaftlichen Produkten und Mehl nach dem westlichen Auslande gestaltete sich im Monate August in Ungarn aussergewöhnlich lebhaft und nahm einen derartigen Umfang an, dass alle Transportwege mit der Fortschaffung der nach den Stationen zugeführten Massen vollauf beschäftigt sind; doch konnte bisher, dank den getroffenen Vorkehrungen, eine regelmässige Beförderung stattfinden. Den Hauptantheil an der Ausfuhr hat bis jetzt Gerste, wovon grosse Mengen nach den Süddeutschen, Englischen und Holländischen Absatzgebieten in Verkehr gebracht wurden. In Weizen fanden ebenfalls ansehnliche Verfrachtungen nach der Schweiz, Süddeutschland, Grossbritannien und Italien statt, obschon die Ausfuhr in diesem Artikel noch nicht den vollen Umfang erreicht hat und derselbe erst von nun an eintreten dürfte. An Raps gingen bedeutende Mengen nach Holland, Frankreich und Süddeutschland, und die diesfällige Ausfuhr überschritt jene im August 1888. In Hülsenfrüchten, namentlich Fisolen, war die Verkehrsthätigkeit eine überaus starke, ausser nach den gewöhnlichen Konsumorten gehen auch bedeutendere Parthien nach Nordamerika. Die Mehlausfuhr war ansehnlich nach Grossbritannien, Frankreich, Brasilien, Süddeutschland usw. Im grossen und ganzen war die Ausfuhrthätigkeit in sämmtlichen genannten Artikeln eine so umfangreiche, dass die glänzende Periode des Jahres 1888 bereits überholt wurde. Neben der direkten Bahn- und Donauroute bewegen sich die Exportmassen insbesondere auch nach Fiume, das bisher bezüglich Leistungsfähigkeit eine vortreffliche Probe bestand.

Verkauf von Fahrkarten der Ungarischen Staatsbahnen ausserhalb der Bahnhofsschalter.

Solche Fahrkarten können nicht nur in den in Wien und in den grösseren Städten Ungarns und Siebenbürgens bestehenden Fahrkartenbüreaus der genannten Eisenbahnen, sondern auch bei allen Post- und Telegraphenämtern sowie bei den Tabaktrafiken in allen Orten des Landes und auch für die Rückfahrt für alle Stationen der Ungarischen Staatsbahnen im voraus gekauft und zu jeder Zeit benutzt werden. Dies gilt auch für die Fahrkarten der Kaschau-Oderberger und Arad-Temesvarer Bahn. Die Karten brauchen auch nicht der Abstempelung bei den Kassen, sondern nur der Kontrole während der Fahrt unterzogen zu werden. Dagegen ist die Abstempelung für den Nachbarverkehr beibehalten worden.

Der Oesterreichische Mühlenverband über die Mehltarife.

In der letzten Generalversammlung dieses Verbandes wurde diesbezüglich folgendes bekanntgegeben: In betreff der Eisenbahntarife gelang es dem Eingreifen seitens des Verbandes, mehrfache Tarifungleichheiten zu mildern, doch die grosse Ungleichheit in der Behandlung der Oesterreichischen und Ungarischen Mühlen bezüglich des Tarifwesens besteht leider noch fort. Eine Ungleichheit, welche in der Behandlung der Böhmischen und der Niederösterreichischen Mühlen vorhanden war, wurde von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen behoben.

Gründung einer Böhmischen Eisenbahnbank.

Die Nothwendigkeit, das Böhmische Lokalbahnnetz auszubauen, tritt mit jedem Tage entschiedener hervor. Rund 30 Eisenbahnprojekte mit mindestens 800 km Länge, welche die behördliche Vorkonzession zu den Vorarbeiten erhalten haben, harren in Böhmen der Verwirklichung. Die Betheiligten bemühen sich vergebens, die nothwendigen Mittel zur Verwirklichung ihrer Projekte zu erlangen. Es ist unter solchen Umständen begreiflich, wenn von Zeit zu Zeit immer wieder das Projekt einer Böhmischen Eisenbahnbank auftaucht. Dabei würde das Land und das Institut gewinnen, denn es gibt keinen Schienenweg in Böhmen, der dauernd passiv bleiben könnte. In einer solchen Bank würde sich der Eisenbahnbau des Landes konzentriren und sie würde mit ihren Titres einen offenen Markt finden.

Wenn Budweis-Salnau und Libochowitz-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa ausgenommen wird, so ist auch wenig Hoffnung vorhanden, dass die nothwendigen Kapitalien für die übrigen beigestellt werden. Die diesbezüglichen Schwierigkeiten ergeben sich auch aus den langwierigen Verhandlungen rücksichtlich der projektirten Bahn Marienbad-Karlsbad. Im Böhmischen Landtage ist zwar schon im Jahre 1886 der einstimmige Beschluss gefasst worden, zum Zwecke der Förderung des Lokalbahnwesens eine Enquete einzuberufen. Die Ausführung dieses Beschlusses ist jedoch infolge des Austrittes der Deutschen aus dem Landtage unterblieben.

Eröffnung von Stationen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Zwischen den Stationen Grosswasser und Domstadtl ist die Haltestelle „Schmeil“ eröffnet worden.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. An der Gran-Eipelthalbahn ist die Haltestelle „Garam Damásd“ zwischen den Stationen Csata und Zelitz dem Verkehre übergeben worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Auf der Linie Gleisdorf-Weiz ist die zwischen den Stationen Gleisdorf und St. Ruprecht a. d. Raab gelegene Haltestelle „Wollsdorf“ dem Betriebe übergeben worden.

Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

Dem Ingenieur Wilhelm Michel wurde im Vereine mit der Bauunternehmung Stern & Hafferl in Wien die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft“ mit dem Sitze in Salzburg ertheilt und deren Statuten genehmigt. Die Gesellschaft baut zunächst 2 Linien, nämlich Ischl-Strobl (welche bereits eröffnet wurde) und Mondsee-Salzburg. Das Gesellschaftskapital ist auf 1,6 Millionen Gulden festgestellt und wird aus 5000 5 % Prioritätsaktien zu 200 fl. und 3000 Stammaktien zu 200 fl. bestehen.

Der Böhmische Braunkohlenverkehr.

Die Sendungen nach Sachsen und Süddeutschland steigen fortwährend, dagegen sind dieselben im Inlande gleich lebhaft geblieben; die Frachtentarif-Ermässigungen während der Sommermonate haben der „Z. f. E. u. D.“ zufolge auf den inländischen Kohlenbezug nur einen sehr geringen Einfluss ausgeübt. Die bisherigen Mehrverfrachtungen von Kohlen zur Elbe in Aussig und Bodenbach können annähernd mit 40000 Wagen zu je 11 t angenommen werden. Das Königreich Sachsen verbraucht gegenwärtig nahezu den vierten Theil der ganzen Braunkohlenerzeugung Böhmens.

Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft.

Die von der Sächsischen und Oesterreichischen Regierung mit 4 % garantirte Dividende auf die im Privatbesitz befindlichen Aktien dieser Bahn ist der „Z. f. E. u. D.“ zufolge für das Jahr 1889 gezahlt worden. In diesem Jahre wurden 498431 Personen und 275869840 kg Güter befördert. Die Einnahme ergab die Summe von 733678,91 *M.*, während die Ausgabe 574938,51 *M.* betrug und sich somit ein Ueberschuss von 158740,40 *M.* herausstellte. Mit dem stärkeren Personenverkehre sind die Einnahmen aus demselben um rund 12000 *M.* gewachsen, die Einnahmen aus dem Güterverkehre hielten sich trotz der beförderten geringeren Mengen auf völlig gleicher Höhe mit denen des Vorjahres.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Debreczin-Füzes-Abony am 17. August l. J.

Die Direktion wurde zur Bedeckung der Mehrkosten ermächtigt, welche der Bauunternehmung Hoffmann, Mandel und Ghetto aus Anlass des mit besonderer Raschheit geführten Baues der Eisenbahn, insbesondere aber mit Rücksicht auf die Fortschritte des Baues der grossen Theissbrücke und die im erweiterten Umfange durchgeführte Uferregulirung nachweisbar erwachsen sind.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Durch die furchtbaren Ueberschwemmungen und abnorm kalten Regengüsse erleiden die Bahnen grosse Verluste, theils unmittelbar durch die Zerstörungsarbeit des Wassers und durch die Unterbrechung des Verkehrs, theils mittelbar durch die drohende Verminderung der Zuckererzeugung; dazu kam die Geldknappheit, da die Nationalbank den Zinsfuss um 1,5 % erhöhte. Dessen ungeachtet ist die Stimmung für Bahnwerthe eine anhaltend günstige und langen täglich namhafte Kaufaufträge vom Auslande ein. Seit 2 Monaten sind in Berlin die Aktien der Staatsbahn (247) und der Südbahn (152,25) um mehr als 40 *M.* und die der Buschtěhrader Bahn A. (1185), B. (483) um mehr als 70 *M.* gestiegen. Nordbahn (2760) und Carl Ludwigbahn (205,25) folgten, wenn auch nicht in demselben Maasse, dieser Strömung; Elbethalbahn (235,75) hielt sich gleich, Nordwestbahn (222,50) wich etwas, obzwar beider Einnahmen fortwährend steigen.

Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn im Jahre 1889.

Im Laufe des Jahres 1889 kamen 5 Linien mit einer Gesammtlänge von 139 km zur Betriebseröffnung, und zwar am 1. März Clermain-Pouilly-sur-Charlieu (55 km), am 20. März die Anschlüsse in Chasse und Venissieux (2 km), am 15. Juni Saint-Gengoux-Monchanin (27 km), am 10. Juli Oyonnax-Saint-Claude (31 km) und am 19. September Tamnay-Château-Chinon (24 km).

Von den Neubauten sind im Berichtsjahre die Verbindung von la Mouche nach Lyon, sowie die Linie von Lyon-Saint-Clair nach Collonges vollendet und am 1. April d. J. dem Betriebe übergeben worden; hierdurch wird es möglich die bedeutenden Bahnhöfe von la Guillotière, von Lyon-Perrache und von Vaise von fast allen, Lyon südnordwärts durchlaufenden Güterzügen, zu entlasten. Ausser den genannten beiden Linien ist für das laufende Jahr noch die Eröffnung der Linie von la Roche-sur-Foron nach Cluses in der Richtung auf Chamounix (24 km), sowie der Linie von Apt nach Volx und Forcalquier (43 km) in Aussicht genommen. Die Verhandlungen bezüglich der beiden Linien von Lozanne nach la Mure und von Corbeil nach Montereau sind abgeschlossen, so dass auf der ersteren die Bauarbeiten bereits in Angriff genommen werden konnten. Die Pläne für die Linie Corbeil-Melun-Montereau, deren Gemeinnützigkeit am 9. Mai 1885 von der Abgeordnetenkammer und am 13. Juli 1889 vom Senat anerkannt wurde, liegen seit 25. Juli 1889 dem Ministerium vor; diese Linie sichert der Gesellschaft auf der am meisten durch den Zugverkehr belasteten Strecke des Netzes zwischen Paris und Moret vier Schienengeleise, welche jetzt nur auf den 15 km von Paris nach Villeneuve-Saint-Georges bestehen.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 8672 km; hiervon kommen indessen die Linie Rhône-Mont-Cenis (144 km), sowie die Linien in Algerien (513 km), welche besonders behandelt werden, in Abzug, so dass sich die meisten Angaben auf eine Durchschnittslänge von 8015 km beziehen. Diese letztere Längenangabe ist für die Zwecke der Betriebsrechnung wieder in zwei Gruppen geschieden, von denen die erste alle vor dem 1. Januar 1875 eröffneten Linien = 5105 km, sowie die vom 1. Januar 1875 bis zum 31. Dezember 1880 = 1388 km, zusammen 6493 km umfasst, während der zweiten Gruppe die seit 1. Januar 1881 eröffneten Linien = 1507 km, sowie die Theilstrecke von la Plaine nach Genf = 15 km, zusammen 1522 km angehören.

Der Gesammtbetrag des bis Ende 1889 verwendeten Anlagekapitals belief sich auf 4286043267,41 Frcs., und zwar entfallen hiervon auf das ältere, das neue und das Netz von 1883 3430864771,81 Frcs., auf die Rhône-Mont-Cenisbahn 105446064,83 Frcs., auf die Linie Lyon-Genf (Schweizerstrecke) 16752988,29 Frcs., auf die Fahr- und sonstigen Betriebsmittel des Französischen Netzes 564407360,23 Frcs., auf das Algerische Netz 166369507,54 Frcs., endlich auf die Lasten der Ende 1889 für spätere Bedürfnisse der Anlagekostenrechnung noch verfügbaren Schuldverschreibungen 2202574,71 Frcs. Von dem obengenannten Gesammtkapital von 4286043267,41 Frcs. hat die Gesellschaft indessen nur 3625445776,89 Frcs. beschafft, während die Departements 6679186,31 Frcs. und der Staat 654018304,21

Francs beigetragen haben; die Beihilfen des Staates belaufen sich im einzelnen 1. für das alte, das neue und das Algerische Netz auf 110 915 788,20 Frcs., 2. für das alte und das neue Netz auf jährliche Zahlungen von 15 004 722,18 Frcs., welche einem Kapitale von 326 810 180,09 Frcs. entsprechen, 3. für die aus strategischen Gründen hergestellten Doppelgeleise auf 54 648 424,12 Francs, 4. für die in Art. 1 des Vertrages von 1883 genannten Linien auf 120 976 865 Frcs., 5. für die in Art. 2 desselben Vertrages genannten Linien auf 3 139 028,03 Frcs., 6. für die Abschaffung der Uebergänge über die Gürtelbahn in Schienenhöhe auf 953 760 52 Frcs., 7. für die Linie von Crest nach Aspres-les-Veynes auf 10 372 575,01 Frcs., endlich 8. für die Durchbohrung des Mont-Cenis auf 26 201 683,24 Frcs.; die unter 3. bis 8. genannten Beihilfen werden in jährlichen Theilzahlungen geleistet. Die gesammten bisher beschafften Geldmittel betragen 4 345 415 724,18 Frcs., es sind daher noch 59 372 456,77 Frcs. verfügbar; von diesen werden indessen 33 393 695,06 Frcs. zur Anschaffung von Vorräthen gebraucht.

Der Verkehr ist sowohl in der Personen- als auch in der Güterbeförderung ein günstiger gewesen; derselbe belief sich auf 39 090 380 Reisende (gegen 37 730 703 in 1888), 67 310 (67 612) t Gepäck, 362 425 (321 736) Stück Vieh als Eilgut, 281 395 (269 929) t anderweitiges Eilgut, 2 040 880 (2 005 051) Stück Vieh als Frachtgut, endlich 18 133 000 (17 058 000) t anderweitiges Frachtgut.

Jede beförderte Person hat durchschnittlich 54 km (49 km in 1888) zurückgelegt und 2,69 (2,43) Frcs. bezahlt; von den beförderten Personen benutzten die I. Klasse 5,9 (5,7) %, die II. Klasse 12,2 (12,1) % und die III. Klasse 81,9 (82,2) % der Gesammtzahl. Für viele Reisende ist die Weltausstellung die Veranlassung zur Ortsveränderung gewesen; die Mittelmeerbahn hat vom Mai bis November 1 772 000 Reisende (gegen 1 317 000 im Jahre 1878, also 35 % mehr) nach Paris befördert. Bei den übrigen grossen Gesellschaften ist der stärkere Besuch der letzten Weltausstellung gegenüber der von 1878 noch hervorstechender; die Westbahn brachte während der genannten Zeit 2 091 000 Personen nach Paris gegen 1 505 000 in 1878, also 38 % mehr, die Nordbahn 3 695 000 gegen 2 558 000 (44 %), die Orléansbahn 1 235 000 gegen 807 000 (50 %), endlich die Ostbahn 2 617 000 gegen 1 554 000 (68 %). Von den gebotenen Reiseerleichterungen haben sich die Rückfahrkarten nach den Seebädern der Mittelmeerküste wegen der Ungunst der Witterung wenig entwickeln können, dagegen haben die im Jahre 1881 auf dem Mittelmeernetze eingeführten und im Jahre 1889 auf das ganze Französische Eisenbahnnetz ausgedehnten Rundreisekarten mit Reiseweg nach Wahl des Inhabers eine ganz hervorragende Entwickelung erfahren; ebenso sind die 1888 eingeführten Familien-Rundreisekarten, welche bei Reisen von mehr als drei Familienmitgliedern dem vierten und den folgenden Mitgliedern eine Fahrpreisermässigung von 50 % gegenüber den einfachen Rundreisekarten gewähren, schnell beliebt geworden, es besteht daher die Absicht, diesen Grundsatz vom laufenden Jahre ab auch auf die vom Juni bis September geltenden Fahrkarten nach den Badeorten auszudehnen. Nachdem ein von der Mittelmeerbahn-Verwaltung gemachter Vorschlag auf Einführung von Fahrscheinbüchern von der Regierung abgelehnt war, einigte sich die erstere mit den übrigen grossen Eisenbahnverwaltungen über die Einführung von Rundreisekarten zum halben Fahrpreis, welche nach vorgängiger Einzahlung eines bestimmten Betrages auf dem ganzen Französischen Eisenbahnnetze gültig sind; diese Einrichtung trat am 20. Juni 1889 ins Leben. Zur Hebung des Verkehrs haben auch wesentlich die zwischen den grösseren Städten des Netzes und ihrer näheren oder weiteren Umgebung eingerichteten sogen. leichten Züge, welche der Bevölkerung häufigere Fahrgelegenheit bieten, beigetragen; dieselben legten 936 000 km gegen nur 292 000 km im Vorjahre zurück und werden, nachdem durch Erlass vom 9. März 1889 die Anforderungen des Erlasses von 1846 an diese Züge herabgesetzt sind, manche der gewöhnlichen Züge auf den Nebenlinien ersetzen können.

Dauerhafter als die hauptsächlich der Weltausstellung zu dankende Entwickelung des Personenverkehrs scheint diejenige des Güterverkehrs zu sein; zwar sind die Ergebnisse von 1882 noch nicht wieder erreicht, aber der von 1883 bis 1886 andauernde Geschäftsstillstand dürfte endgültig vorüber sein. Jede Tonne Fracht hat durchschnittlich 197 km (gegen 193 km in 1888) zurückgelegt und 10,72 (10,93) Frcs. eingebracht; diese auf 1 t Fracht entfallende Mindereinnahme, durch welche sich der durchschnittliche Kilometertarif von 5,68 auf 5,46 Cts. ermässigt, ist einerseits durch Tarifermässigungen und andererseits durch Mehrverfrachtung von geringwerthigen Gütern veranlasst. Minderverfrachtungen traten nur bei Sämereien (6,3 %), Rohzucker (3,1 %), Heu und Stroh (2,7 %), verarbeiteten Erzen (2,2 %), Geweben (1 %) sowie Porzellan und Steingut (0,2 %) ein; von allen übrigen Waaren wurden grössere Mengen als im Vorjahre verfrachtet, am meisten von Roherzen (18,7 %), Dünger (12,6 %), Getreide, Mehl und Kleie (8,6 %), Kohlen und Koks (8 %), Kalk und Cement (7,4 %), Wein und Spirituosen (7,1 %). Den von ihr zum Schutze der einheimischen Kohle getroffenen Maassregeln glaubt die Verwaltung es zuschreiben zu dürfen, dass sich die Einfuhr ausländischer Kohle nach Marseille für den Schiffsverbrauch von 264 000 t in 1888 auf 191 000 t und für den Ortsverbrauch von 82 000 t auf 56 000 t ermässigt hat, während die Ausfuhr nach Italien über Modane von 76 000 t in 1888 auf 126 000 t in 1889 gestiegen ist. An der Mehrförderung an Kohle haben sich sämmtliche im Bereiche des Mittelmeernetzes gelegenen Kohlenbecken betheiligt, namentlich Saône-et-Loire; demnächst folgen Gard, Bouches-du-Rhône und Basses-Alpes, Loire, endlich Decize.

Entsprechend dem Verkehr sind auch die Betriebsergebnisse durchaus günstige. Die Einnahmen betrugen abzüglich der für den Staat erhobenen Eilgutsteuer auf dem Französischen Netze (8 015 km) 345 524 569 Frcs. (gegen 321 574 707 Frcs. in 1888); hierzu trugen der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 134 149 594,19 Frcs., der Frachtgutverkehr 204 819 885,31 Frcs. sowie die Güter und sonstigen Besitzungen 6 555 089,50 Frcs. bei.

Die Ausgaben beliefen sich auf 150 798 693 (140 641 470) Francs oder 43,64 % der Einnahmen; dieses Verhältniss hat sich ständig gebessert, 1883 betrug es noch 49,8, 1884 48,7, 1885 46,9, 1886 45,4, 1887 44,1, 1888 43,74 und 1889 43,64 %. Von den Gesammtausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 11 037 173 Frcs. (9,2 % mehr als 1888), auf den Betriebsdienst 61 404 515 Frcs. (4,1 % mehr), auf die Zugförderung und Unterhaltung der Betriebsmittel 49 594 165 Frcs. (4,5 % mehr) und auf die Bahnunterhaltung und -Bewachung 28 762 840 Frcs. (19 % mehr); die bedeutendste Mehrausgabe hat die Bahnunterhaltung verursacht, es entfallen indessen allein 1 200 000 Frcs. auf die 1889 begonnene Verstärkung der Hauptgeleise in den Gefällen von 8 mm auf den Strecken Paris-Nizza und Mâcon-Genf, indem die jetzt dort liegenden älteren Stahlschienen von 6 und 8 m Länge sowie von 39 kg Gewicht für 1 m durch Schienen von 12 m Länge und von 47 kg Gewicht auf 1 m, welche auf 18 Querschwellen ruhen, ausgewechselt werden.

Der Betriebsüberschuss betrug 194 725 876 Frcs. gegen 180 933 237 Frcs. im Vorjahre.

Die 144 km lange Rhône-Mont-Cenisbahn (Culoz-Modane) hatte eine Einnahme von 5 620 788,83 Frcs., eine Ausgabe von 3 404 836,53 Frcs. und einen Betriebsüberschuss von 2 215 952,30 Frcs.; die Einnahmen sind 383 323,54 Frcs., die Ausgaben nur 123 231,62 Frcs. und demnach der Ueberschuss 265 091,92 Frcs. höher als im Vorjahre. Gerade auf dieser Linie spiegelt sich die Wirkung der am 1. März 1888 erfolgten Kündigung des Französisch-Italienischen Handelsvertrages wieder; der über Modane gehende Güteraustausch betrug an Einfuhr aus Italien nach Frankreich 89 145 t in 1886, 101 300 t in 1887, 85 355 t in 1888 und 76 421 t in 1889, dagegen an Ausfuhr aus Frankreich nach Italien 114 847 t in 1886, 136 967 t in 1887, 149 843 t in 1888 und 202 790 t in 1889. Die nach Frankreich eingeführten Waaren bestehen zum nicht geringen Theil aus Italienischen Weinen; dieselben hatten an obigen Zahlen folgenden Antheil: 1886 = 36 657 t, 1887 = 46 772 t, 1888 = 35 356 t und 1889 = 26 241 t. Den Hauptausfuhrgegenstand Frankreichs nach Italien bilden Kohlen, von denen 1886 = 38 085 t, 1887 = 29 247 t, 1888 = 76 202 t und 1889 = 125 629 t über Modane ausgeführt wurden.

Für die Rhône-Mont-Cenisbahn gewährleistet der Staat auf Grund der Verträge vom 9. Juni 1866 und vom 3. Juli 1875 a) einen Reinertrag von 2 254 950 Frcs. und b) die Zinsen, sowie den Tilgungsbetrag für die auf Ergänzungsarbeiten bis zur Höhe von 45 000 000 Frcs. zu verwendenden Schuldverschreibungen. Diese letztere Grenze ist jetzt erreicht, sogar überschritten, und die Mittelmeerbahn-Verwaltung sieht sich gezwungen, ein neues Abkommen mit der Staatsverwaltung anzustreben, welches ihr gestattet, dringende Ergänzungsbauten, namentlich die Legung des zweiten Geleises zwischen Chambéry und Aix-les-bains, auszuführen. Der wirklich erzielte Reinertrag ist um 38 997,70 Frcs. niedriger als der gewährleistete, ausserdem nahm aber die Verzinsung und Tilgung der für Ergänzungsbauten ausgegebenen Schuldverschreibungen im Berichtsjahre 2 374 000 Frcs. in Anspruch, so dass der Staat einen Zuschuss von 2 412 997,70 Frcs. leisten musste; derselbe wird durch die Fahrbetriebsmittel der Linie Culoz-Modane gewährleistet und ist mit 4 % einfachen Zinsen zurückzuzahlen. Die Gesammtzuschüsse des Staates belaufen sich bis Ende 1889 auf 41 911 124,77 Frcs.; hierzu treten an Zinsen 17 657 000,33 Frcs., so dass im ganzen 59 568 125,10 Frcs. zu erstatten sind.

Die 513 km umfassenden Algerischen Linien erzielten eine Betriebseinnahme von 8 732 234,05 Frcs. (296 959,68 Francs weniger als 1888), welche bei einer Ausgabe von 5 324 302,90 (— 10 853,35) Frcs. einen Betriebsüberschuss von 3 408 031,15 Frcs. ergab. Das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme betrug auf der Linie Algier-Oran 60,1 %, auf der Linie Philippeville-Constantine 62,6 %, durchschnittlich 60,7 %; auf der letzteren Linie ist der Verkehr etwa derselbe wie in 1888 geblieben, dagegen hat die Linie Algier-Oran einen fühlbaren

Verkehrsrückgang erfahren, und zwar um 1 % im Personenverkehr (namentlich in der I. und II. Klasse) und um 6 % im Güterverkehr. Mehrverfrachtungen erfolgten nur in Wein und Steinen, während namentlich bei Getreide, Halfa und Hölzern empfindliche Ausfälle eintraten. Nach dem Vertrage vom 1. Mai 1863 gewährleistet der Staat 5 % Zinsen auf ein Höchstkapital von 80 000 000 Frcs. = 4 000 000 Frcs.; da der wirkliche Reinertrag nur 3 408 031,15 Frcs. beträgt, so hat der Staat einen Zuschuss von 591 968,85 Frcs. zu leisten, welcher sich noch um 171 289,29 Frcs. an Stempelabgabe, Zinsen und Tilgungsbetrag der auf dieses Netz verwendeten Schuldverschreibungen, sowie um 64 454,66 Frcs. an Zinsen der in Vorräthen angelegten Geldbestände vermehrt; der Gesammtzuschuss des Staates für 1889 beträgt also 827 712,80 Frcs. Die überhaupt bisher gezahlten Staatszuschüsse, welche durch den Werth der Fahrbetriebsmittel des Algerischen Netzes sichergestellt und nebst Zinsen zurückzuzahlen sind, betragen an Kapital 27 729 460,18 Frcs. und an Zinsen 11 579 917,37 Frcs., zusammen also 39 309 377,55 Frcs.

Angesichts der günstigen Ergebnisse des Berichtsjahres glaubt auch die Mittelmeerbahn-Gesellschaft eine Aenderung der Verrechnungsweise der in „theilweisem Betrieb“ befindlichen Linien eintreten lassen zu dürfen. Nach Art. 16 des Vertrages von 1883 hat die Gesellschaft das Recht, von einer bestimmten Anzahl Linien die Betriebsfehlbeträge (d. h. den durch einen etwaigen Betriebsüberschuss derselben nicht gedeckten Theil der Lasten des auf sie verwendeten Anlagekapitals) auf die Anlage-Kostenrechnung zu übertragen, also durch Ausgabe von Schuldverschreibungen zu beschaffen, anstatt den bezüglichen Betrag als Staatszins-Zuschuss auf Grund seiner Zinsengewähr in Anspruch zu nehmen. Die betreffenden Linien zerfallen in 3 Gruppen: 1. die durch Art. 1 des Vertrages von 1883 konzessionirten Linien, von welchen Ende 1889 525 km dem Betriebe übergeben waren; dieselben hatten 1889 einen Betriebsfehlbetrag von 1 609 689 Frcs., 2. die durch Vertrag von 1875 konzessionirten Linien mit einem Umfange von 777 km und einem Betriebsfehlbetrage in 1889 von 6 708 028 Frcs. und 3. die vor 1875 konzessionirten, aber bis 1. Januar 1875 noch nicht eröffneten Linien mit 1 410 km Gesammtlänge und 10 062 858 Frcs. Betriebsfehlbetrag in 1889. Die Verwaltung ist berechtigt, von der angegebenen Verrechnungsweise bis zum 1. Januar desjenigen Jahres Gebrauch zu machen, welches der Eröffnung der letzten von den durch Vertrag von 1883 konzessionirten Linien folgt; da dieser Zeitpunkt ganz unbestimmt ist und allem Anschein nach noch sehr fern liegt, so hält es die Verwaltung im Interesse einer guten Geschäftsführung für angezeigt, die Anlagekosten-Rechnung nur, soweit es dringend nothwendig ist, zu belasten. Die Gesellschaft hat nun vollkommen freie Hand, die Betriebsfehlbeträge entweder aller drei Gruppen oder nur einer oder zweier Gruppen oder auch eines sonstigen beliebigen Theiles als Anlagekosten zu verrechnen und nur den Rest in die Betriebskosten-Rechnung einzustellen, ohne dass sie gehalten ist, im folgenden Jahre ebenso zu verfahren; sie glaubt aber doch, dass im Interesse einer verständigen Geschäftsführung von der einmal angenommenen Regel nur im Nothfalle abzuweichen sei. Wenn die Gesellschaft den zusammen 18 380 574,71 Frcs. betragenden Betriebsfehlbetrag der im ganzen 2 712 km umfassenden Linien unter Anlagekosten verrechnen wollte, so könnte sie dem Staate 12 084 577,98 Frcs. von seinen Zinsvorschüssen zurückerstatten; wollte sie dagegen die ganzen 18 380 574,71 Frcs. unter Betriebskosten verrechnen, so müsste sie die Zinsengewähr des Staates mit 6 295 996,73 Frcs. in Anspruch nehmen. Die Verwaltung will daher einen Mittelweg einschlagen und die Betriebsfehlbeträge der vom 1. Januar 1875 bis 31. Dezember 1880 eröffneten 1 388 km = 7 937 558,48 Francs unter Betriebskosten verrechnen und den Fehlbetrag der verbleibenden 1 324 km = 10 443 016,31 Frcs. auf die Anlagekosten-Rechnung übertragen, wodurch es möglich wird, dem Staate 4 147 019,58 Frcs. auf die geleisteten Zinsvorschüsse, welche 26 475 202,65 Frcs. betragen, abzuzahlen.

Nach dem Rechnungsabschluss verbleibt von dem 194 725 875,52 Frcs. betragenden Betriebsüberschuss ein wirklicher Reinertrag von 189 833 558,18 Frcs., von welchen die Lasten des älteren Netzes 111 407 569,76 Frcs., die Antheilscheine 44 000 000 Frcs. und die Lasten des neuen Netzes 30 278 968,84 Francs beanspruchen, während der verbleibende Rest von 4 147 019,58 Frcs. — wie oben gesagt — zur Tilgung der Staatsvorschüsse verwendet wird.

Behufs Festsetzung des Gewinnes treten den gewährleisteten 44 000 000 Frcs. noch verschiedene Beträge hinzu, so dass 45 236 663,38 Frcs. verfügbar sind. Hiervon werden an jeden der 800 000 Antheilscheine (einschl. der bereits geleisteten Abschlagszahlung von 20 Frcs.) 55 Frcs. Gewinn vertheilt = 44 000 000 Frcs., 1 000 000 Frcs. den besonderen Rücklagen, welche dadurch auf 19 000 000 Frcs. gebracht werden, zugeführt und 236 663,38 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die am 29. April d. J. abgehaltene Generalversammlung hat sämmtliche Vorschläge des Verwaltungsrathes genehmigt.

Kr.

Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1889.

Die Länge aller von dieser Gesellschaft sowohl in Portugal als auch in Spanien betriebenen Linien betrug Ende 1889 1 252 km, und zwar 823 km in Portugal und 429 km in Spanien. Die Portugiesischen Bahnen bestehen 1. aus der Ost- und Nordlinie (508 km), 2. der Caceres-Zweigbahn (72 km), 3. der Coïmbra-Zweigbahn (2 km), 4. der Linie Lissabon-Cintra-Torres-Vedras (74 km), 5. der am 7. Juni 1889 eröffneten Linie Torres-Vedras-Figueira-Alfarellos (161 km) und 6. der ebenfalls 1889 eröffneten Zweigbahn von Santa Apolonia nach Bemfica (8 km), welche bis zur Fertigstellung des im Bau begriffenen zweiten Geleises eingeleisig betrieben wird. Die Bahnen in Spanien sind nur gepachtet und bestehen aus den Linien der in Madrid ansässigen Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal.

Im Bau befinden sich folgende Linien: 1. die Linie Beïra-Baixa, von der die Theilstrecke Abrantes-Covilha voraussichtlich Ende 1890 dem Betriebe übergeben werden wird; 2. die Lissaboner Stadtbahn nebst der Linie von Cintra nach dem Centralbahnhof, deren vorläufige Eröffnung für Anfang Juli in Aussicht genommen war, während sie nach Vollendung der Bahnhofs-Hochbauten 3 Monate später endgültig dem Betriebe übergeben werden soll; 3. die Cascaës-Zweigbahn, welche zwischen Pedroucos und Cascaës bereits am 30. September 1889 in Betrieb genommen wurde, um den Wünschen der Bevölkerung während der Badezeit entgegen zu kommen; vorläufig befindet sich diese Linie noch ohne Anschluss an das übrige Bahnnetz, doch sollte derselbe bereits im August d. J. nach Vollendung der im Gange befindlichen Verbesserungsarbeiten am Tajo zwischen Alcantara und Pedroucos hergestellt sein.

Ausserdem lässt die Gesellschaft seit Mai d. J die Vorarbeiten für eine Linie von Ponte de Sant' Anna über Cartasco und Rio Maior nach Caldas da Rainha sowohl für Breitals auch für Schmalspur anfertigen; diese Linie bildet eine Fortsetzung der Linie Vendas-Novas-Coruche-Salvaterra-Ponte de Sant' Anna und stellt als Bindeglied zwischen der Ost- und Nordlinie sowie der Linie von Torres-Vedras die kürzeste Verbindung von Alemtajo nach den Seebädern her.

An Anlagekapital waren bis Ende 1889 254 636 814,99 Francs verausgabt, und zwar 1. für die Ost- und Nordlinie 111 736 455,18 Frcs., 2. für die Caceres-Zweigbahn 7 582 840,92 Frcs., 3. für die Coïmbra-Zweigbahn 613 330,96 Frcs., 4. für die Linie Lissabonne-Cintra-Torres 21 092 664,24 Frcs., 5. für die Linie Torres-Figueira-Alfarellos 29 479 862,87 Frcs., 6. für die Zweigbahn Santa Apolonia-Bemfica 2 902 508,82 Frcs., 7. für die Linie Beïra-Baixa 37 480 481,62 Frcs., 8. für die Stadtlinie 19 398 630,81 Francs, 9. für die Cascaës-Zweigbahn nebst den Arbeiten am Tajo 12 715 014,98 Frcs., 10. für Vorarbeiten zu neuen Linien 46 186,26 Frcs., endlich 11. für Fahrbetriebsmittel 11 588 838,33 Francs.

Beschafft sind an Kapital 265 849 077,77 Frcs., und zwar 35 000 000 Frcs. durch die 70 000 Antheilscheine im Nennwerthe von 500 Frcs., 122 672 621,01 Frcs. durch Begebung von 512 247 Stück 3 %, 36 668 787,32 Frcs. durch Begebung von 89 800 Stück 4 % und 71 190 000 Frcs. durch Begebung von 153 000 Stück $4^1/_2$ % Schuldverschreibungen je im Nennwerthe von 500 Frcs., 217 669,44 Frcs. durch Staatsbeihilfe zum Bau der Coïmbra-Zweigbahn und 100 000 Frcs. durch Verkauf von Ländereien an der Cascaës-Zweigbahn.

Zur Verfügung der Gesellschaft stehen noch 11 212 262,78 Francs, welche indessen zur Vollendung der im Gange befindlichen Bauten nicht ausreichen; es sind daher zu diesem Zwecke sowie zu der durch die Generalversammlung vom 26. Juni 1889 beschlossenen Umwandlung der $4^1/_2$ % Schuldverschreibungen fernere 100 000 Stück 3 % Schuldverschreibungen im Nennwerthe von 500 Frcs. im Juli d. J. zum Preise von 352,50 Frcs. begeben worden.

An Fahrbetriebsmitteln sind für die Portugiesischen Linien 113 Lokomotiven, 401 Personen- und 1 793 Güterwagen, für die Spanischen Linien 44 Lokomotiven, 116 Personen- und 840 Güterwagen vorhanden.

Der Verkehr des Portugiesischen Netzes betrug 2 723 722 Personen (gegen 2 142 368 in 1888), 22 168 (20 785) t Eilgüter und 932 481 (686 149) t Frachtgüter. Von den gegen das Vorjahr mehr beförderten Personen entfallen 245 188 auf die älteren Linien und 336 167 auf die im Berichtsjahre eröffneten Strecken; die Eilgüter sind auf den älteren Linien um 307 t zurückgegangen und haben auf den Neubaustrecken 1 670 t betragen; die Frachtgüter sind auf den alten Strecken um 100 379 t gewachsen und haben auf den neuen Strecken 145 953 t betragen. Der zwischenstaatliche Verkehr mit Spanien über Badajoz und Valencia d'Alcantara hat sich auf 45 729 Personen (13,2 % mehr), 2 046 t Eilgüter (15,9 % weniger) und 64 888 t Frachtgut (12,3 % mehr als im Vorjahre) belaufen. Zur Bewältigung des Verkehrs sind 2 909 689 Zugkm (gegen 2 215 256 in 1888) gefahren; von den 694 433 mehr geleisteten Kilometern entfallen 287 264 km auf die alten und 407 169 km auf die neuen Linien.

Auf dem Spanischen Netze wurden 873 640 Zugkm (gegen 851 551 in 1888) geleistet und dieselben zur Beförderung von 214 026 (216 078) Personen 4 301 (3 798) t Eilgut und 169 300 (154 646) t Frachtgut ausgenutzt. Der Verkehr über die Grenzstation Valencia d'Alcantara belief sich auf 23 941 (18 178) Personen, 1 122 (1 190) t Eilgut und 41 429 (38 077) t Frachtgut. Den Hauptbeförderungsgegenstand bildeten früher Phosphate, von denen 1883 und 1884 52 445 bezw. 45 284 t befördert wurden; jetzt haben diese Sendungen vollständig aufgehört, dafür beginnt sich aber der Binnenverkehr derart zu entwickeln, dass die kilometrischen Einnahmen der letzten Jahre eine stetig aufsteigende Linie zeigen. 1882 betrugen dieselben 7 914 22 Frcs., 1883 die höchste Zahl 8 539,68 Frcs.; 1884 geht es schon auf 8 010,66 Frcs. herab und 1885 auf 6 293,33 Frcs.; von da ab steigen dieselben aber beständig bis auf 7 985,71 Frcs. in 1889.

Die Betriebsergebnisse zeigen sich in einer Gesammteinnahme von 22 686 892,19 Frcs., von der 19 231 994,12 Francs auf die Portugiesischen und 3 454 898,07 Frcs. auf die Spanischen Linien entfallen, sowie in einer Betriebsausgabe von 9 362 890,17 Frcs., welche sich auf die beiden Netze mit 7 139 455,28 bezw. 2 223 434,89 Frcs. vertheilten. An Reinertrag verblieben von den Portugiesischen Linien 12 092 538,84 Frcs. (gegen 11 355 357,28 Frcs. in 1888) und von den Spanischen Linien 1 231 463,18 (1 203 380,82) Frcs., zusammen also 13 324 002,02 (12 558 738,10) Frcs.

Behufs Gewinnvertheilung sind zunächst für das Spanische Netz die Zinsen und der Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen = 2 330 400 Frcs., die Abgaben in Frankreich und Spanien = 62 315,02 Frcs. sowie 10 Frcs. Gewinn auf jeden der 50 000 Antheilscheine der Gesellschaft Madrid-Caceres-Portugal = 500 000 Frcs., zusammen also 2 892 715,02 Frcs. zu decken; da der Reinertrag dieses Netzes sich nur auf 1 231 463,18 Frcs. beläuft, so muss die Königlich Portugiesische Gesellschaft den Fehlbetrag von 1 661 251,84 Frcs. (gegen 1 683 728,16 Frcs. in 1888) aus dem Betrage des Portugiesischen Netzes decken.

Von dem 12 092 538,84 Frcs. betragenden Reinertrag der Portugiesischen Linien gehen ab 1. die Zinsen und der Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen = 7 946 345,53 Frcs., 2. die Abgaben in Spanien und Portugal = 223 170.24 Frcs., 3. der Tilgungsbetrag der Antheilscheine = 14 500 Frcs. und 4. der Fehlbetrag des Spanischen Netzes = 1 661 251,84 Frcs. Nach Abzug dieser Summen verbleiben 2 247 271,23 Frcs., denen 17 696,73 Frcs. als Uebertrag aus dem Vorjahre hinzutreten; es stehen also 2 264 967,96 Frcs. (gegen 2 268 862,11 Frcs. in 1888) zur Verfügung. Nach dem Beschluss der am 26. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung wird diese Summe in folgender Weise verwendet: 1. 1% des Reinertrages zur gewöhnlichen Rücklage = 39 085,23 Frcs., 2. Einlage in die Unterstützungs- und Ruhegehaltskasse der Beamten gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 11. Juni 1884 = 86 877,50 Frcs., 3. Beitrag für dieselbe Kasse gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 11. Juni 1887 = 45 329,53 Frcs., 4. Vertheilung von 30 Frcs. Gewinn an jeden der im Umlauf befindlichen 69 357 Antheilscheine = 2 080 710 Frcs. und 5. Vortrag auf neue Rechnung = 12 965,70 Frcs. Kr.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die Brazilian Imperial Central Bahia-Railway erzielte im Jahre 1889 eine Betriebseinnahme von 62 545 £ (gegen 66 717 £ in 1888), während die Betriebsausgaben 62 980 (gegen 60 617) £ betrugen; der Einnahmerückgang hat seinen Grund in der seit dem Monat August des Berichtsjahres aufgetretenen Trockenheit, dagegen wurde die Mehrausgabe durch die Herstellung von Räumlichkeiten für den Viehverkehr hervorgerufen. Da die Bahn staatliche Zinsbürgschaft geniesst, so konnte trotz der ungünstigen Betriebsergebnisse ein Jahresgewinn von 6 % vertheilt werden. Neuerdings hat die Gesellschaft die Konzession für die Verlängerung ihrer Linie bis zum Rio das Contas sowie für eine Zweigbahn von Setio Nevo nach Mundo Nevo und Orabo erhalten; für die neuen Linien sind 6 % Zinsen auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Milr. gewährleistet.

Die Recife and San Francisco Railway erzielte im Jahre 1889 eine Betriebseinnahme von 1 016 211 Milr., welche bei einer Betriebsausgabe von 569 340 Milr. einen Ueberschuss von 446 871 Milr. ergab; da der Gesellschaft aber ein Reinertrag von 962 514 Milr. gewährleistet ist, so hatte der Staat einen Zuschuss von 515 644 Milr. zu leisten.

Wie der Verwaltungsrath der Benevente-Minas Eisenbahngesellschaft (Santa Lucia-Benevente) in seinem der jüngsten Generalversammlung erstatteten Berichte auseinandersetzt, wurden die Baukosten der Bahn ursprünglich auf etwa 20 Millionen Francs veranschlagt und auf diese Ziffer der Finanzplan gegründet; das Kapital der Gesellschaft besteht demnach aus 4 Millionen Francs Stamm-Antheilscheinen, 6 Millionen Francs Vorzugs-Antheilscheinen und 12 Millionen Francs (in Deutschland untergebrachten) Schuldverschreibungen. Bei den an Ort und Stelle vorgenommenen Vorarbeiten stellte sich nun aber heraus, dass ein Anlagekapital von 32 bis 35 Millionen Francs erforderlich ist; es müssen daher noch etwa 15 Millionen Francs beschafft werden. Behufs Lösung der dadurch entstandenen Schwierigkeiten hat die Generalversammlung den Verwaltungsrath ermächtigt, sowohl den Kommissions- als auch den Anleihevertrag auf die für die Gesellschaft vortheilhafteste Weise nach bestem Ermessen abzuändern oder aufzulösen; die gleiche Ermächtigung ist bezüglich des mit der Bauunternehmung geschlossenen Vertrages ertheilt, doch hat sich die Gesellschaft in letzterer Beziehung die spätere Genehmigung der bezüglichen Abmachungen vorbehalten. Zugleich hat die Generalversammlung den Wunsch ausgesprochen, dass der Verwaltungsrath es auf Grund dieser Vollmachten möglich mache, die Konzession auf eine neue bedeutendere Gesellschaft vermittelst Verschmelzung oder Uebertragung übergehen zu lassen oder auf irgend eine andere Weise aus den Schwierigkeiten herauszukommen.

Die Oeste de Minas-Eisenbahngesellschaft hat seitens des Staates Minas Geraës die Konzession für eine Verlängerung ihrer Linie von Lavras bis zur Grenze des Staates Goyaz in der Nähe von Catalao erhalten; für diese in spätestens 6 Jahren zu vollendende Linie sind 6 % Zinsen auf ein kilometrisches Höchstkapital von 22 000 Milr. gewährleistet.

Die Marica-Eisenbahngesellschaft, welche bisher nur die 35 km lange Strecke Alcantara-Itapeba in Betrieb hatte, hat die Konzession für die Verlängerung dieser Linie einerseits bis zur Meereskúste bei Nitheroy, andererseits nach Piquete bei Marica nebst einer Zinsengewähr von 6 % auf ein Höchstkapital von 450 000 Milr. erhalten.

Die noch unter der Kaiserlichen Regierung konzessionirte Bahn vom Endpunkt der Sorocabana-Eisenbahn am Itarary bis Santa Maria da Boca do Monte in Rio Grande do Sul (vgl. Nr. 25 des lfd. Jahrg. d. Ztg.) ist durch die Erlasse der republikanischen Regierung vom 29. März, 7. April und 9. Juni unter Abänderung verschiedener Konzessionsbedingungen bestätigt worden. Dieses mit 1 m Spurweite zu bauende Netz umfasst im ganzen etwa 1 800 km, und zwar entfallen hiervon 1 000 km auf die Hauptlinie Itarary-Santa Maria, 600 km auf die Zweigbahn von Imbituva nach der Grenze von Paraguay, welche in einer Gabel nach den schiffbaren Stellen des Parana oberhalb und unterhalb des Salto Grande ausläuft, endlich 200 km auf die Zweigbahn von Cruz Alta nach der Grenze von Argentinien. Der Staat hat für das ganze Netz 6 % Zinsen auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Milr. gewährleistet und ausserdem einen Streifen Land zu beiden Seiten des Schienenweges unentgeltlich überwiesen. Zur Verwirklichung dieses gewaltigen Unternehmens hat sich eine Gruppe Französischer, Englischer und Belgischer Geldleute und Banken gebildet, welche die Ausführung der Arbeiten der Belgischen Allgemeinen Nebenbahngesellschaft (Compagnie générale des chemins de fer secondaires) übertragen hat.

Anderweitige Konzessionen sind ertheilt worden:

1. im Staate Goyaz für eine Bahn von der Grenze von Minas Geraës über Formosa nach San Jose do Araguaya,

2. im Staate Sao Paulo für eine Bahn von Itu nach Iguape mit Zinsbürgschaft von 6 % auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Milr.,

3. im Staate Minas Geraës für eine 111 km lange Lokalbahn von Station Espirito Santo der Centralbahn nordwestlich durch Wälder und fruchtbares Ackerland nach Quilombo,

4. im Staate Rio de Janeiro a) für eine Bahn von Angra dos Reis über Capivary, Barra, Mansa, Amparo und San Joaquin nach Sampaio an der Grenze von Minas Geraës nebst Abzweigung von Angra nach der Bundeshauptstadt, b) durch Erlass vom 18. Juni auf 70 Jahre für eine Bahn von Maxabomba nach San Jao do Principe.

Chile.

Die Nitrate-Eisenbahnen erzielten im Jahre 1889 eine Einnahme von 887 623 £ (gegen 761 682 £ in 1888); die in Chile aufgewendeten Betriebs- und Verwaltungskosten beanspruchten hiervon 46,59 (46,07) %, während die Gesammtausgaben 484 705 (414 070) £ betrugen. Mit Einrechnung eines Uebertrags aus dem Vorjahre in Höhe von 18 497 £ belief sich der Reinertrag auf 503 202 £, von welchem nach Verzinsung der Anleihen an die Antheilscheine im Juli und Januar (also zweimal) ein Gewinn von je 12,5 % vertheilt werden konnte, während 17 257 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Diese sehr günstigen Ergebnisse dürften indessen infolge der jüngst in den Werkstätten von Iquique ausgebrochenen Arbeiterunruhen einen Rückgang erfahren; die ausständigen Arbeiter fordern namentlich 2 Dinge: 1. eine Lohnerhöhung und 2. Abschaffung der Lohnzahlung in Lebensmitteln und Verbrauchsgegenständen. Da die Verwaltung den Preis der Gegen-

stände willkührlich festsetzt, so erzielt sie auch hieraus erheblichen Gewinn; sowohl Bewilligung der Arbeiterforderung als auch deren Verweigerung und Fortsetzung des Ausstandes haben daher Verluste im Gefolge.

Venezuela.

Die endgültigen Ergebnisse der Eisenbahn von la Guayra nach Caracas (36,5 km) haben sich noch bedeutend günstiger gestaltet als es die in Nr. 40 des lfd. Jahrg. d. Ztg. mitgetheilten vorläufigen Ziffern erwarten liessen. Die Einnahmen berichtigten sich auf 125 044 ℒ, d. i. um 32 387 ℒ mehr als im Vorjahre; da die Betriebsausgaben nur um 103 ℒ gegen 1888 gewachsen sind, verblieb der unerwartet hohe Reinertrag von 64 404 ℒ. Nach Verzinsung der Schuldverschreibungen und nach Bezahlung eines Abschlagsgewinns von 5% verblieben noch 37 625 ℒ zur Verfügung der Generalversammlung, welche beschloss einen zweiten Gewinn von 9% zu vertheilen und die verbleibenden 23 225 ℒ den Rücklagen zuzuführen. Der Gewinn für das ganze Jahr beträgt hiernach 14% des Nennwerthes der Antheilscheine. Kr.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Ansprüche gegen eine Staatseisenbahn aus einem Frachtvertrage gehören nicht zu denjenigen, bei welchen die Revision ohne Rücksicht auf das Vorhandensein der Revisionssumme stattfindet.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die klagende Firma hatte als Spediteur mit Frachtbrief vom 17. Oktober 1883 bei der Station Botosany der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn einen Wagen Weizen an die Firma J. Stürzinger & Sohn in Frauenfeld (Schweiz) zur Versendung nach Lindau aufgegeben. Am 25. Oktober 1883 liess der Absender durch die Aufgabestation an die Königlich Bayerische Güterexpedition in Lindau telegraphiren, es solle der bezeichnete Wagen Weizen nur gegen Vorzeigung der Aufgabeduplikate dem Adressaten ausgehändigt werden. Dieses Telegramm wurde nicht bezw. nicht rechtzeitig beachtet und es erfolgte am 30. Oktober 1883 die Aushändigung des Wagens an St. seitens der Schrannenverwaltung in Lindau, an welche der Wagen mit Frachtbrief seitens der Güterverwaltung Lindau hinübergegeben worden war. — Es wurde deshalb gegen den Beklagten im Hinblick auf Art. 402 H.-G.-B.'s Klage auf Schadensersatz erhoben und der Anspruch für begründet erklärt. Die Revision wurde verworfen aus folgenden Gründen: Der Werth des Beschwerdegegenstandes beträgt 1 280 ℳ. Die zugesprochenen Verzugszinsen sind dem Betrage der Hauptstreitsumme nicht zuzurechnen, da dieselben nicht als selbstständiger Faktor des Schadens, sondern nur als Verzugszinsen geltend gemacht und zugesprochen sind (§§ 4, 508 Abs. 2 Civ.-Pr.-Ordn.). — Die Revision würde daher nur unter der Voraussetzung zulässig sein, dass einer der im § 509 der Civ.-Pr.-Ordn. vorgesehenen Ausnahmefälle vorliegen würde. Desfalls könnte nach § 509 Nr. 2 Civ.-Pr.-Ordn., § 70 Abs. 3 Ger.-Verf.-Ges. der Umstand in Betracht kommen, dass von der Klagpartei der Königlichen Güterexpedition in Lindau, mithin direkt auch einem Beamten dieser Behörde, ein Verschulden insofern zur Last gelegt ist, als das Telegramm vom 25. Oktober 1883 nicht beachtet und dadurch die beschädigende Handlung — Hinausgabe des Wagens Weizen an den Frachtbriefadressaten — herbeigeführt wurde. Da nun im Hinblick auf § 70 Abs. 3 cit. im Bayer. Ausführ.-Gesetz zum R.-Ger.-Verf.-Gesetze Art. 2 b die Landgerichte ausschliesslich für zuständig erklärt sind, u. a. für Streitigkeiten, welche betreffen Ansprüche gegen den Staat wegen Verschuldung von Staatsbeamten, so könnte auf Grund dieser Bestimmung die Zulässigkeit der Revision in Betracht gezogen werden. Gleichwohl ist dieselbe zu verneinen. — § 70 des Ger.-Verf.-Gesetzes geht in den Absätzen 2 und 3 davon aus, es sei wünschenswerth, wenn in gewissen Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche, welche das Grenzgebiet des öffentlichen und des Privatrechts betreffen, welche also neben der privatrechtlichen auch eine staatsrechtliche Seite haben, die Rechtsfrage gleichmässig aufgefasst werde (Mot. zu 50 Entw.; R.-G.-Entsch. Bd. XI S. 74; Bd. XIV S. 369; Bd. XVII S. 333; Bd. XVIII S. 168; Bd. XX S. 389). Soweit es sich hierbei um Ansprüche gegen den Staat wegen Verschuldung von Staatsbeamten handelt, lässt Sinn und Wortlaut dieser Bestimmung demnach keinen Zweifel daran, dass, wenn der Staat bei Eingehung und Erfüllung rein privatrechtlicher Verträge sich einer Person, welche Staatsbeamter ist, als seines privatrechtlichen Vertreters bedient, das Verschulden dieser Person hierbei nicht unter die betreffende Bestimmung fällt (R.-G.-Entsch. Bd. XVIII S. 169 u. v. 12. Januar 1887 in d. Jur. Wochenschr. 1887 S. 92). Der eigentliche Klagegrund im vorliegenden Falle, wo allerdings eine Staatsbehörde sich durch Auslieferung von Frachtgut an eine zur Empfangnahme nicht genügend legitimirte Person eines Versehens schuldig gemacht haben soll, ist immer nur, dass der Staat als Eisenbahnunternehmer und Frachtführer den mit dem Kläger nach Art. 401 u. 402 H.-G.-B.'s abgeschlossenen Frachtvertrag nicht erfüllt und dadurch den eingeklagten Schaden veranlasst habe. Geltend gemacht ist demnach ein direkt gegen den Staat als Frachtführer begründeter privatrechtlicher Anspruch. Der Frachtvertrag, auch wenn er von Eisenbahnen, insbesondere von Staatseisenbahnen, abgeschlossen ist, gehört lediglich dem Gebiete des Privatrechts — speziell des Handelsrechts — an (Art. 421 H.-G.-B.). Das öffentliche Recht wird von demselben nicht einmal gestreift; auch sind im vorwürfigen Prozess weder von der einen noch von der anderen Partei Normen des öffentlichen Rechts irgend in Bezug genommen, insbesondere ist vom Kläger nirgends eine Verschuldung eines bestimmten Beamten im Sinne des § 70 Abs. 3 des Ger.-Verf.-Ges. behauptet. Schliesst der Staat als Eisenbahnunternehmer einen Frachtvertrag ab, so unterliegt er hinsichtlich der Erfüllung dieses Vertrages lediglich den privatrechtlichen Normen des Frachtrechts und da er natürlich nur durch seine Organe, Behörden und Beamte hierbei thätig werden kann, so erscheinen dieselben desfalls nur als seine privatrechtlichen Vertreter, für welche er aus Art. 400 H.-G.-B.'s haftet; die Gesichtspunkte, aus welchen die Bestimmung des § 70 des Ger.-Verf.-Ges. hervorgegangen, treffen somit auf solche Fälle nicht zu. — Art. 26 Nr. 2 des Bayerischen Ausführungsgesetzes zum R.-Ger.-Verf.-Gesetze, welcher auf der durch § 70 a. a. O. den Landesgesetzgebungen vorbehaltenen Ermächtigung fusst, unterliegt selbstverständlich der rechtlichen Beurtheilung, findet somit auf vorliegenden Fall keine Anwendung. — Hiernach bedarf es keines Eingehens auf die Ausführungen des Revisionsklägers, welche darzulegen bezwecken, dass nach Bayerischem Staatsrecht die Beamten der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wirkliche Staatsbeamte seien und dass der Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat auf einem Staatshoheitsrechte beruhe. Diese Gesichtspunkte sind hier ohne Belang." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. November 1889; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheidung. Bd. VII S. 327 ff.)

Bücherschau.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Jahrgang 1890. Herausgegeben vom Kaiserlichen statistischen Amt. Preis 2,40 ℳ.

In seinem Aeussern wie in der Anordnung des Stoffs gleicht der vorliegende 11. Jahrgang seinen Vorgängern. In den Abschnitten, welche den Viehstand, das Gewerbe, den Verkehr, das Medizinalwesen, die Kranken- und Unfallversicherung und die öffentliche Armenpflege betreffen, findet man aber neben einer Fortführung der Angaben bis auf die letzte Zeit auch mancherlei Neuerungen. An graphischen Darstelllungen enthält der Jahrgang auf 3 Blättern mehrere Diagramme über den Altersaufbau der Bevölkerung bezw. deren Erwerbsthätigkeit und ferner eine Karte über das Ergebniss der Reichstagswahlen von 1890 mit Unterscheidung der Parteistellung der Abgeordneten und ihrer Hauptgegenkandidaten. Der Zweck des Werkes, welches ein reiches statistisches Zahlenmaterial enthält, ist, die hauptsächlichen Ergebnisse der Reichsstatistik in kurzen, leicht verständlichen Uebersichten und soweit als möglich, in vergleichenden Jahresreihen für die allgemeine Kenntniss und den Gebrauch leicht zugänglich zu machen. Für eingehendere statistische Studien ist das Jahrbuch an sich zwar nicht geschaffen, es ist aber auch in dieser Richtung zur Information insofern mit Erfolg zu benutzen, als es an allen Orten den Nachweis enthält, wo sich über die betreffende Materie in den umfangreichen Quellenwerken des Kaiserlichen statistischen Amts, der „Statistik des Deutschen Reichs", eine Abhandlung usw. findet.

Verschiedenes.

Xylolith, ein neues Baumaterial.

Das vom Ingenieur Cohnfeld erfundene künstliche Baumaterial, Xylolith genannt, welches sich binnen kurzer Zeit ein grosses Absatzgebiet erworben hat, ist ein Gemenge von Sägespänen mit gewissen Chemikalien, das unter ausserordentlich hohem Druck — 2,5 Millionen Kilogramm auf 1 m² — zu Platten von 1—1,5 m² und gewöhnlich in einer Stärke von 6 bis 25 mm (aber auch mehr) zusammengepresst wird. Durch diesen hohen Druck und die chemische Verbindung hat es die Härte des Steines (Feldspath-Quarz) erlangt, aber dabei die Eigenschaften des Holzes behalten. Es besitzt die hohe mittlere Druckfestigkeit von 854. Es nutzt sich äusserst wenig ab; es quillt, fault, reisst und springt nicht, ist wetterbeständig und widersteht den Flammen, aber es kann gesägt, gehobelt, gefeilt, gefräst, gestemmt, gebohrt werden und es ist ihm als schlechtem Wärmeleiter die Eigenschaft des Holzes geblieben.

Infolge dieser besonderen Eigenschaften ist dasselbe zu mannigfachen Zwecken ganz vorzüglich geeignet und hat, wie gesagt, bereits ausgedehnte Verbreitung gefunden.

Die elektrische Beleuchtung vom gesundheitlichen Standpunkte.

Interessante Vergleiche zwischen Gasbeleuchtung und elektrischer Beleuchtung vom gesundheitlichen Standpunkte stellt Geh. Rath v. Pettenkofer in der „Münchener medizinischen Wochenschrift“ an. Gerade in gesundheitlicher Beziehung ist es von Interesse, die Güte der 3 Hauptlichtquellen, des Tageslichtes, des Gas- und des elektrischen Lichtes zu vergleichen, da diese auf die Sehschärfe von bedeutendem Einfluss sind. Es hat sich ergeben, dass die Schärfe des Sehens beim Gaslicht um etwa $\frac{1}{10}$ herabgesetzt wird, während sie beim elektrischen Licht, besonders bezüglich der Erkennung von Farben, erhöht ist gegenüber dem Tageslicht. Das starke Hervortreten der violetten Farben im elektrischen Licht kann man durch eine gelbe Brille, das gelbe und rothe Gaslicht durch eine blaue korrigiren. Die Belästigung durch Wärme ist bei gleicher Lichtstärke verschwindend gering gegenüber dem Gaslicht. Ein Edison-Brenner von 17 Kerzen Lichtstärke entwickelt in einer Stunde 46 Wärmeeinheiten, eine Gasflamme von derselben Lichtstärke in derselben Zeit 908 Wärmeeinheiten, also nahezu das Zwanzigfache. Einen noch grösseren Vorzug hat das elektrische Licht vor den anderen Lichtquellen bezüglich der Veränderung der Luft in den beleuchteten Räumen. Der Mensch verbraucht in der Stunde etwa 38 g Sauerstoff, eine Stearinkerze etwa 30 g, eine Gasflamme von 17 Kerzen Helligkeit braucht 214 g Sauerstoff. Der Mensch athmet in der Stunde etwa 44 g Kohlensäure aus, eine Stearinkerze gibt 28 g ab, eine Gasflamme 15 g und eine Petroleumflamme von der gleichen Helligkeit sogar 289 g Kohlensäure. Das Steinkohlengas enthält 10 % Kohlenoxyd und eine Luft, die auch nur 3 % Steinkohlengas enthält, ist wegen dieses Gehalts von Kohlenoxyd schon sehr giftig. Die eingehenden Untersuchungen gipfeln darin, dass bezüglich der Sehschärfe und des Farbensinnes das elektrische Licht, namentlich das Bogenlicht, einen Vorzug vor dem Gaslicht hat. Die Blendung ist dagegen geringer beim Gaslicht, die Zuckungserscheinungen sind beiden eigenthümlich. In der Wärmebildung ist der Unterschied sehr beträchtlich, nämlich 1 : 20; Luftverschlechterung ist bei elektrischem Licht gar nicht vorhanden, bei Gas erheblich, bei letzterem auch die Gefahr der Vergiftung und der Explosion.

Elektrischer Signalapparat für Schiffe.

Eine Reihe der schwersten Unfälle zur See hat ihre Ursache in dem Zusammenprall von Schiffen zur Nachtzeit. Herrscht in den Nächten noch ein dichter Nebel, so sind solche Katastrophen noch drohender. Der Anwendung von elektrischer Beleuchtung in einer ganz neuen Art hat man, wie das Patent- und technische Büreau von Richard Lüders in Görlitz mittheilt, es zu danken, wenn diese grossen Gefahren so gut wie vollständig damit vermieden werden können. Diese neuartige Seeleuchte wird an der Spitze des Lootsenhauses angebracht, so dass ihre Strahlen von dem Lootsen nach jeder Richtung gelenkt werden können. Nach seinem Belieben kann er den mächtigen Lichtstrahl gegen den Himmel oder das Wasser zu werfen, und dies alles mit Hilfe einer kleinen Stellvorrichtung. In dunkler Nacht sind die Gegenstände auf zwei Englische Meilen Entfernung sichtbar, bei dichtestem Nebel immer noch auf eine halbe Meile Entfernung. Zugleich ist mittelst eines Gewichtes, auf das ein Magnet wirkt, auch das Dampfnebelhorn unter die Kontrole des Lootsen gestellt. Vier Schalter lenken den elektrischen Strom zur Leuchte und zum Nebelhorn. So hat es der Lootse in der Hand, das Licht in regelmässigen Zwischenräumen selbstthätig aufleuchten oder stetig glühen zu lassen. Weitere Kombinationen sind in folgender Weise möglich: Das Licht entsteht selbstthätig, sobald das Nebelhorn zu tönen beginnt und erlischt, sobald das Nebelhorn aufhört, oder das Nebelhorn tönt, sobald die Leuchte erlischt, oder Licht und Ton werden abwechselnd von der Hand des Lootsen gegeben. In einem derartig ausgestatteten Schiffe kann also der Passagier der festen Ueberzeugung sich hingeben, dass auch in dem gefährlichsten Dunkel der Nacht der Lichtstrahl an der Spitze des Lootsenhauses auf den sicheren Kurs hinweist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Bei der von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am 19. August d. J. in Nr. 66 der Vereinszeitung — Inseratennummer 1852 — erlassenen Bekanntmachung ist statt „für den Deutschen Eisenbahnverband“, „für den Süddeutschen Eisenbahnverband“ zu setzen. (1993)

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der normalspurigen Sekundärbahn Grosspostwitz-Cunewalde. Am 15. September d. J. wird die von der Linie Bautzen-Wilthen abzweigende, 8,42 km lange normalspurige Sekundärbahn Grosspostwitz-Cunewalde mit den Personen-Haltepunkten Halbendorf und Mittelcunewalde und den Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Köblitz, Cunewalde und Obercunewalde (Endstation) nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements- und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Der Kilometerzeiger für den Gütertransport auf der neuen Betriebsstrecke ist in einem besonderen Nachtrage enthalten.

Dresden, am 12. September 1890. (1994)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen.

Verkehrsstörung Strecke Torgau-Falkenberg. Infolge theilweiser Ueberschwemmung der Strecke Torgau-Falkenberg und der hierdurch hervorgerufenen Verkehrsstörung wird seit 7. d. Mts. der Verkehr zum Theil über Wittenberg geleitet. Für den so abgeleiteten Wagendurchgang treten die Bestimmungen des § 14 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, in Kraft.

Die Verkehrsstörung wird voraussichtlich etwa 12 Tage dauern.

Erfurt, den 10. September 1890. (1995)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Infolge Hochwassers musste in nachfolgenden Strecken der Gesammtverkehr auf unbestimmte Dauer eingestellt werden:

Am 30. August
Götzis-Hohenems,
Lautrach-St. Margrethen.

Am 1. September
der Trajektverkehr auf dem Bodensee.

Am 2. September
Budweis-Pilsen.

Am 3. September
Budweis-Wessely,
Budweis-Gaisbach,
Razice-Putim,
Prag-Smichov,
Nusle Vrsovic-Smichov,
Efferding-Aschach.

Am 4. September
Gmünd-Wessely,
Gmünd-Budweis,
Horazdiovic-Babin-Klattau,
Janovic-Taus,
Branik-Hodkowicka-Modran,
Gaisbach-Mauthausen,
Kl. Schwechat-Nussdorf,
Sandhübel-Niklasdorf (der Lokalbahn Ziegenhals-Hannsdorf).

Wiedereröffnet wurde bisher der Gesammtverkehr blos in der Strecke Götzis-Hohenems u. zw. am 4. September.

Wien, am 4. September 1890. (1996)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Wegen Ueberfluthung der Geleise bezw. wegen Dammrutschungen infolge Hochwassers wurde der Güterverkehr auf folgenden Strecken eingestellt:

I. ab 2. September 1890
die Linien Kempten-Immenstadt, Buchloe-Memmingen und Landshut-Neumarkt, ferner Landsberg-Schongau;

II. ab 3. September 1890
die Linien Neuötting-Simbach, Starnberg-Penzberg-Peissenberg, Sunching-Straubing, Passau-Pocking, Zwiesel-Grafenau;

III. ab 4. September 1890
die Strecke Frontenhausen-Landau-Plattling.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird später bekannt gegeben werden.

München, den 10. September 1890. (1997)

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. privileg. Böhm. Westbahn. Am 9. September l. J. wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Staab-Stankau wieder aufgenommen und sind somit alle Strecken der Böhm. Westbahn wieder unbeschränkt offen.

Prag, am 9. September 1890. (1998)
Betriebsdirektion.

5. Güterverkehr.

Mit dem 15. September 1890 treten für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen zwischen Friedrichsberg und den Stationen der Ostpreussischen Südbahn direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 6. Sept. 1890. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Versand von Eisen von der Saar nach den Sächsisch- bezw. Preussisch-Oesterreichischen Grenzstationen tritt am 15. d. Mts. ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Sätze desselben haben nur für solche Sendungen Gültigkeit, die nach Oesterreich bestimmt sind. Nähere Auskunft ertheilen die Saarhütten-Stationen, von denen der Ausnahmetarif auch bezogen werden kann.

Köln, den 8. September 1890. (2000)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 17 zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. Oktober d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 17. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten Aenderung der Kurszuschläge und Berichtigung einzelner Frachtsätze für den Verkehr mit Station Eisenach des Direktionsbezirks Erfurt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 9. Sept. 1890. (2001)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September 1890 tritt der Nachtrag VI zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Brand b. Freiberg, Breitenhof, Freiberg i. S. Schachtbahnhof, Grosshartmannsdorf, Halsbrücke und Langenau der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke des Nachtrages VI sind bei den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. (2002)

Bromberg, den 6. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Steinkohlen- etc. Verkehr. Die Station Val St. Lambert der Belgischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 15. September d. J. in den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehr,
Heft III vom 1. Januar 1889,
Heft IV vom 1. Oktober 1888
und zwar mit den für Tilleur bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 9. September 1890. (2003)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Für ungeleimte Holzpappe in Wagenladungen zu 10000 kg gelten ab 15. September d. J. folgende ermässigten Frachtsätze:

Eisenstein nach und von	Mark für 100 kg
Coburg	1,53
Sonneberg	1,63

Meiningen, den 9. September 1890. (2004)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Bestimmungen des § 84, Ziffer 21, des auch für den Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen Transportreglements der Schweizerischen Bahnen vom 1. Juli 1876 gelten auch für die Beförderung von Carbolineum.

Karlsruhe, den 9. September 1890. (2005)
Generaldirektion.

Sächsisch-Thüringischer Verband und Lokalverkehr der Weimar-Geraer Eisenbahn. Mit dem 10. September d. J. kommen für die Beförderung gebrannter Mauersteine in Ladungen von 10000 kg nachstehende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:

Nach und von	Gera Sächs. Staatsb. u. W.-G. Bhf.	Gera-Pforten
	für 100 kg	
Jena W.-G. Bhf.	0,18 ℳ	0,19 ℳ
Göschwitz	0,17 „	0,18 „
Roda (Sachs.-Altenb.)	0,14 „	0,15 „
Hermsdorf-Klosterlausnitz	0,14 „	0,15 „

Erfurt, den 9. September 1890. (2006)
Königliche Eisenbahndirektion (als geschäftsführende Verwaltung).

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Ungarn. (Einführung neuer Ausnahmesätze für Weintrauben und frisches Obst als Eilgut.) Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Komjáth der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif für Weintrauben und frisches Obst als Eilgut einbezogen. Näheres über die Höhe der betreffenden Sätze ist bei den betheiligten Verbandsstationen zu erfahren.

Magdeburg, den 9. September 1890. (2007)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Mit 1. Oktober 1890 gelangt auf den Linien der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn ein neuer Tarif für den Transport von Personen und Reisegepäck unter gleichzeitiger Aufhebung des bestehenden Tarifes vom 1. Juni 1889 zur Einführung.

Prag, am 11. September 1890. (2008)

7. Verdingungen.

Die Ausführung der Wasserstationsausrüstung für Bahnhof Gera, bestehend u. a. aus 2 stehenden Röhrendampfkesseln, 2 Dampfpumpen, 1 Wasserbehälter sowie den zugehörigen Rohrleitungen soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den
24. September d. J., Vormittags 11½ Uhr
im unterzeichneten Büreau anberaumten Termin vergeben werden.

Bedingungen und die Zeichnungen liegen daselbst während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von da unfrankirt bezogen werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der maschinellen Anlagen für die Wasserstation Gera" bis zu oben angegebenem Termine portofrei an unterzeichnete Dienststelle einzusenden.

Erfurt, den 5. September 1890. (2009)
Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. II.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von eisernen Querschwellen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 740 124 kg eisernen Querschwellen, 67 080 kg Unterlagsplatten, 22 703 kg Schienenbolzen mit Muttern, 21 038 kg Klemmplättchen und 48 000 Stück einfachen stählernen Unterlagsringen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Eröffnungstermine am Mittwoch, den 24. September d. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

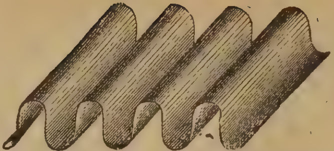
Breslau, den 9. September 1890. (2010)
Materialienbüreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die billigste u. beste Badeeinrichtung ist ein Patent-Badestuhl von L. Weyl, Berlin, Mauerstr. 11. Prospecte gratis.

Dr. H. Zerener's
giftfreies, geruchloses u. feuersicheres
Pat. Antimerulion
aus der chemischen Fabrik
Gustav Schallehn, Magdeburg,
ist anerkannt das einzig brauchbare
Hausschwammmittel
für alle Eis- und Wohnhäuser, Museen, Kirchen, Schulen,
Bureaux, Bergwerke etc. Depôt in:
Berlin, J. G. Braumüller & Sohn,
Zimmerstr. 35.

Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos“
Bestes Fabrikat
R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.
„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten.“

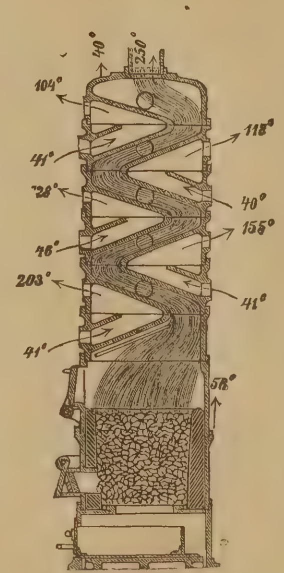

Wilh. Tillmanns,
Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt für Eisenbauten.**
Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Sattel dächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc



Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen**, seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die
Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.



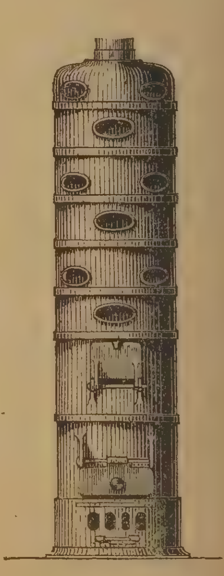
Circulir-Oefen.

Patent Hohenzollern Nr. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten in vier Grössen hergestellt, und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes von 10° Cels. einer von
800 mm Dtr. für 5000 cbm Inhalt.
650 „ „ „ 3500 „ „
500 „ „ „ 2000 „ „
350 „ „ „ 1000 „ „
Mit Ausnahme der Oefen von 350 mm Dtr. werden die Oefen auch ohne Regulirfüllvorrichtung geliefert. Alle Oefen sind mit Chamottesteinen auszumauern.

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffect und sind bereits mehrere 1000 Stück im Betriebe.

Maschinenfabrik
HOHENZOLLERN,
Düsseldorf.



Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,
übernimmt die Ausführung
elektrischer Beleuchtungs-Anlagen
für
Bahnhöfe
sowie die Lieferung von Elektromotoren für
Drehscheiben und Schiebebühnen.
Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 73. 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 17. September 1890.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober ab gültige Winter-Fahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn bei.

Inhalt:

Grosse Eisenbahn-Personenwagen.

Die Anlage von Eisenbahn-Personenwagen mit etwa doppelt so grossen Fassungsräumen wie die jetzigen zweiachsigen Normalwagen kann nach folgenden Grundsätzen geschehen:

1. Der lange, auf 2 Drehgestellen ruhende Wagenkasten ist in eine Anzahl abgeschlossene Abtheilungen oder Kupees mit Quersitzen und Seitenthüren abgetheilt.

2. Das System der Querabtheilungen wird beibehalten, allein der Eintritt in den Wagen erfolgt durch Thüren in den Stirnwänden, und auf einer Längsseite des Wagenkastens zieht ein Gang entlang, welcher den Zutritt zu den einzelnen Abtheilungen vermittelt.

3. Der Wagenkasten ist nach dem reinen Amerikanischen Durchgangssystem angeordnet, wobei der an beiden Stirnenden mit Thüren versehene Wagenkasten durchweg offen bleibt und von einem Mittelgang durchzogen wird, zu dessen beiden Seiten zweiplätzige Quersitze angebracht sind.

Auf einigen Englischen Bahnen verkehren grosse Personenwagen nach dem ersten der angeführten Konstruktionssysteme. Die neuen Wagen der Caledonianbahn enthalten 6 Abtheilungen mit je 6 Sitzplätzen I. Klasse, bezw. 8 Sitzplätzen II. Klasse, während die zuletzt eingeführten Wagen III. Klasse 8 Abtheilungen haben, also 64 Personen fassen können. Sämmtliche Wagen haben Aborte und diese, sowie die Abtheilungen für Raucher sind mit Anderson's Doppelstrom-Ventilatoren versehen, bei welchen die verdorbene Luft unmittelbar unter dem Dache ausgesogen wird. Die Wagen sind ferner mit der Westinghouse selbstthätigen Luftbremse versehen, mit Gasbeleuchtung und elektrischen Signalvorrichtungen. Die Sitzplätze sind auch in der III. Klasse im Sitz und Rücken gepolstert. Mit Ausnahme der stählernen Rahmen der Drehgestelle ist der ganze Wagenunterbau in Amerikanischem weissen Eichenholz ausgeführt, desgleichen der Kastenrahmen. Die zweiachsigen Drehgestelle haben 2,44 m Radstand und Räder mit Mansel's Holzfüllung von 1,14 m Durchmesser. Die Aufhängung der Drehgestelle erfolgt mittelst 4 Blattfedern über den aussen liegenden Achsbüchsen. Die ganze Wagenlänge beträgt 14,75 m einschliesslich der Buffer. Das mittlere Eigengewicht dieser Wagen wird zu 15 t angegeben, und treffen somit auf einen Sitzplatz 1. Klasse 416 kg, II. Klasse 312 kg und III. Klasse 234 kg.

Nach der zweiten Anordnung, dem sogenannten vereinigten Abtheilungs- und Durchgangssystem haben die Französischen Staatsbahnen in den Werkstätten zu St. Denis grosse Personenwagen ausführen lassen, welche auf der letzten Pariser Ausstellung nicht wenig Aufsehen erregten. Die Wagenkasten haben eine Länge von 16,24 m und 3,1 m äussere Breite, wobei sich mit 2,26 m lichte Weite der Abtheilungen eine Gangbreite von 0,69 m ergibt. Die Wagen I. Klasse enthalten 6 Abtheilungen zu je 6 Sitzen, diejenigen II. Klasse 7 Abtheilungen zu 8 Sitzen und diejenigen III. Klasse 8 Abtheilungen zu 10 Sitzen, sämmtlich gepolstert. Ausserdem

ist in jedem Wagen ein Abort angebracht. Die Wagen haben doppelte Dächer und Böden; jede Abtheilung ist mit einem Ventilator versehen und mit Gas durch hängende Brenner beleuchtet. Die Warmwasserheizung ist nach dem Thermosyphonsystem angelegt. Die Signalvorrichtung ist die auf den Französischen Staatsbahnen übliche und wirkt auf die Pressluftbremse nach System Wenger, welche bei jedem Wagen sämmtliche Räder bremst. Der eiserne Unterbau ist bei allen 3 Wagenklassen derselbe und mittelst Gurtungen abgesteift. Die beiden zweiachsigen Drehgestelle haben 2,4 m Radstand und laufen in einem Abstand von 11 m zwischen Drehzapfen. Die Eigengewichte der Wagen I., II. und III. Klasse betragen 26 t bezw. 25,1 t und 25 t, somit sind die auf einen Sitzplatz entfallenden Wagengewichte 722 kg bezw. 448 kg und 312 kg. Die Gesammterstellungskosten dieser Wagen betrugen 23 760 *M.* bezw. 18 240 *M.* und 14 000 *M.*, oder auf den Sitzplatz 660 *M.* bezw. 325 *M.* und 175 *M.*

Bei den Französischen Wagen erfolgt der Zu- und Abgang von 2 Endplattformen aus, welche mit dem Seitengang die Wagenabtheilungen umschliessen; oft findet man aber bei diesem Wagensystem, welches in Russland ziemlich allgemein ist, auch andere Raumeintheilungen, je nachdem die Durchgänge geführt werden, und gibt es solche vereinigte Abtheilungs- und Durchgangswagen mit Thüren an den Längsseiten. Immerhin ergibt sich bei diesem Wagensystem eine mehr oder weniger verwickelte Zugänglichkeit der einzelnen Abtheilungen und stets ein grösseres Wagengewicht auf den Sitzplatz, ohne dass dabei die Vortheile des Abtheilungs- und Amerikanischen Systems vereinigt wären, jedenfalls nicht mit Bezug auf Bequemlichkeit. Die Durchgangswagen der Französischen Staatsbahnen können deshalb für sparsamen und bequemen Massen-Personenverkehr ebenso wenig als mustergültig gelten wie die vorher beschriebenen Englischen Kupeewagen. Um die Einförmigkeit der Kupees oder Abtheilungen vulgo Kloster- oder Gefängnisszellen zu verbessern, werden zuweilen 2 oder mehrere Abtheilungen derart mit einander verbunden, dass die Zellenscheidewände nicht bis zum Dach reichen, womit ebenfalls eine bequemere Unterbringung des Handgepäcks erzielt wird.

Die grossen Personenwagen nach dem reinen Amerikanischen System laufen stets auf 2 Drehgestellen, welche je nach den Wagenabmessungen mit 2 oder 3 Achsen angeordnet sind. Die Konstruktion dieser Drehgestelle wird in Amerika als eine Eigenthümlichkeit sehr gepflegt und haben dieselben thatsächlich, besonders hinsichtlich der Federung, einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht. Kein System von Lenkachsen, und wäre dasselbe noch so sinnreich erdacht, kann die Vortheile dieser praktischen Amerikanischen Drehgestelle auch nicht annähernd erreichen.

Mit Ausnahme der im Süden der Union liegenden Linien haben die Amerikanischen Personenwagen in der Regel nur eine Wagenklasse und bei 60 Sitzplätzen ein Leergewicht von 12 t oder von 200 kg auf den Sitzplatz. Nach Evans kostet ein solcher Wagen 11 500 *M.* oder 191 *M.* auf den Sitzplatz. Der normale Personenwagen der Pennsylvaniabahn hat eine innere Kastenlänge von 14 m, eine innere Breite von 2,62 m und eine lichte Höhe von 2 m an den Seitenwänden gemessen, in der Mitte aber, infolge der durchlaufenden Dachgallerie eine solche von 2,92 m. Der Abstand von Mitte zu Mitte Drehgestell beträgt 8,5 m, während der Radstand der zweiachsigen Drehgestelle 1,83 m und der Durchmesser der Schaalengussräder 0,84 m ist. Bei Anwendung von dreiachsigen Drehgestellen beträgt deren Radstand 2,75 m. Die zu beiden Seiten des Mittelganges aufgestellten gepolsterten Quersitze haben Raum für je 2 Personen und die Sitzlehne kann derart umgeklappt werden, dass der Reisende stets in der Fahrrichtung nach vorne sehen kann. Diese Anordnung bietet die weitere Annehmlichkeit, dass man seine Füsse beliebig ausstrecken kann, ohne mit dem mehr oder weniger ausgebildeten Gehwerke eines vis-à-vis in Zusammenstoss zu gerathen. Der lange Kasten wird durch Sprengwerk-Tragwände und hochkantige Lang- und Querbodenhölzer abgesteift, während der Fussboden durch doppelte Bedielung gut geschützt ist. Desgleichen sind auch die Wagenwände doppelt verschaalt. An jedem Wagenende kann auf der, vom Wagendache überdeckten Plattform eine Spindelbremse in Thätigkeit gesetzt werden, ausserdem ist die Westinghousebremse vorhanden.

Wenn nun auch in Amerika die bei uns übliche Scheidung des reisenden Publikums in verschiedene Wagenklassen amtlich nicht besteht, so wird doch praktisch eine ähnliche Klasseneintheilung der Gesellschaft herbeigeführt durch die sogenannten Immigrantenwagen, sodann durch die in jedem Zuge unmittelbar hinter der Lokomotive laufenden Rauchwagen, ganz besonders aber durch die den bemittelten Reisenden zur Verfügung gestellten Luxuswagen, nämlich Schlaf- und Salonwagen, unter welchen sich diejenigen der „Pullman Car Company" durch eine in Europa nicht gekannte Pracht der inneren Ausstattung und Bequemlichkeit auszeichnen (Pullman's Palace Cars). Das Bestreben der Amerikanischen Bahnen, mit nur einer Wagenklasse durchzukommen, ist in England als allzu demokratisch verurtheilt worden. Allein die Ausschliesslichkeit des Englischen mehrklassigen Systems ist im Grunde genommen nur illusorisch, denn kein Gesetz kann einen moralisch minderwerthigen Passagier oder gar einen Uebelthäter hindern, sich eine Fahrkarte I. Klasse zu lösen, und einem solchen Fahrgast kann man in einer abgeschlossenen Wagenabtheilung nicht einmal aus dem Wege gehen, während der Amerikaner in seinem offenen Wagen jederzeit den Platz wechseln und bis zum entferntesten Ende des Zuges gehen kann.

In einer Ecke des Amerikanischen Wagens befindet sich der Abort mit Waschbecken, in der anderen diagonal gegenüberliegenden Ecke der Ofen, welcher im Sommer durch einen Eisbehälter ersetzt wird, mittelst dessen Trinkwasser, Obst und verschiedene erfrischende Getränke kühl gehalten werden. Sehr verbreitet sind aber auch die Warmwasserheizungen nach verschiedenen Systemen. Ganz vorzüglich ist die Ventilation dieser Wagen durchgeführt und zwar immer nach dem Grundsatz des Aussaugens der verdorbenen Luft durch den während der Fahrt erzeugten äusseren Luftzug, denn der Amerikanische Ventilationstechniker vergleicht die Luft sehr richtig mit einem Seil, das durch Ziehen, nicht aber durch Drücken in Bewegung gesetzt wird. Nach Ansicht der Amerikanischen „Master Car Builder Association" soll einem 60-plätzigen Personenwagen von 70 cbm Luftraum in der Minute wenigstens 28 cbm frische und staubfreie Luft zugeführt werden. Die Luftkanäle sind stets in der überhöhten Dachgallerie angebracht, in welcher ebenfalls die Lampen oder Gasleuchter in reicher Ausstattung hängen. Die Wagendecke ist gewöhnlich mit hellfarbigem Wachstuch überspannt, mitunter auch mit Nuss- und Lindenholz getäfelt, was dem Innern des Wagens in Verbindung mit den vielen Fenstern ein sehr luftiges und freundliches Aussehen verleiht. Vor der Sonne kann man sich durch Hinaufschieben der „Jalousien" schützen und bei geöffneten Fenstern können Rahmen mit feinem Drahtgewebe zur Verhinderung des Staubeintrittes vorgeschoben werden.

Vergleicht man nun einen solchen 14 m langen, freien, lichtvollen und vorzüglichst ventilirten Wagenraum, in welchem während der Fahrt Erfrischungen und Zeitungen herumgeboten werden, mit dem Zellensystem der sogen. Englischen Wagen, welche der Reisende bei jedem Aufenthalte zu verlassen wünscht, nur um wenigstens frische Luft zu schnappen oder seine Glieder zu strecken, so wird ein jeder die Annehmlichkeiten der grossen Wagen zu schätzen wissen — es wäre denn ein bedauernswerther Finsterling. Allein es sind nicht blos ästhetische, sondern vielmehr utilitarische Gründe, welche das Amerikanische Wagensystem empfehlen. Es ist in dieser Zeitung wiederholt darauf hingewiesen worden (siehe „Betriebskosten Englischer und Amerikanischer Eisenbahnen" Nr. 53 S. 529), dass die Eigenwiderstände der Drehgestellwagen auf die Bruttotonne viel geringer sind und

dass deshalb weniger Zugkraft aufgewendet werden muss, als bei den Englischen Wagen. Die ruhiger laufenden Amerikanischen Personenwagen sind aber auch viel sicherer bei Unfällen, welche den Eisenbahnzug treffen können, denn die an den beiderseitigen Stirnwänden angebrachten Plattformen bilden allezeit einen gewissen Schutz bei Zusammenstössen, während im Innern des Wagenkastens weniger Holzwerk vorhanden ist. Die sparsamste Seite der grossen Personenwagen, nämlich das günstigere Verhältniss zwischen todter und Nutzlast wird sich erst bei voller Ausnutzung der Fassungsräume zeigen, also bei einem Massenverkehr, wie er eben in Amerika vorkommt und auf unseren Bahnen infolge der Tarifreform zu erwarten steht.

Das grösste Hinderniss gegen die Durchführung eines sparsamen Massen-Personenverkehrs auf den Europäischen Hauptbahnen besteht zur Zeit in dem mehrklassigen Wagensystem, wodurch sowohl die Zusammensetzung der Züge, als die Ausnutzung der Wagen erschwert wird. Bei Ausbildung der Transportfähigkeit der verschiedenen Wagen wird man stets den Schwerpunkt auf Verbesserung der III. Wagenklasse legen und ist es sehr wahrscheinlich, dass eine weitere Vervollkommnung dieser Klasse alsdann zur Auflassung einer der höheren Wagenklassen führen wird, wie dies auf einigen Englischen Bahnen bereits geschehen ist. Nach den statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1888 (Nr. 58 S. 577 d. Ztg.) kommen im Vereinsgebiete mit rund 70 000 km Bahnen von dem kilometrischen Personenverkehr auf die I. Klasse 2,6, auf die II. Klasse 17,8, auf die III. Klasse 55,7, auf die IV. Klasse 18,3 und auf Militärs 5,6 Hunderttheile. Die Verkehrsdichtigkeit war somit in der II. und IV. Wagenklasse praktisch dieselbe, während der Militärverkehr mehr als das zweifache des auf die I. Klasse entfallenden Verkehrs betrug. Von den auf den Vereinsbahnen zurückgelegten Personenkilometern treffen über 55 Hunderttheile auf die III. Klasse.

Ein Amerikanischer Personenwagen III. Klasse kann für grösste Leistung mit 80 gepolsterten Sitzplätzen ausgeführt werden, entsprechend, bei 0,85 m Entfernung von Sitz zu Sitz, einer inneren Kastenlänge von 18 m, und zwar bei Anwendung von Röhrenunterbau (Nr. 37 S. 381 d. Ztg.) mit einem Leergewicht von etwa 15 t, oder mit 187 kg auf den Sitzplatz. Ein ähnlich angelegter Wagen IV. Klasse würde über 100 Personen aufnehmen. In beiden Wagen könnten zum Behufe besserer Zugänglichkeit noch Seitenthüren in halber Kastenlänge angebracht werden. Ein gemischter Klassen-Personenzug mit rund 700 Sitzplätzen würde alsdann etwa folgende Zusammenstellung aufweisen, wobei anstatt einem Wagen III. Klasse ein solcher IV. Klasse eingestellt werden kann.

Anzahl der Wagen	Klasse	Sitzplätze in einem Wagen	Zusammen Sitzplätze
1	I	36	36
3	II	60	180
6	III	80	480
		insgesammt	696

Das Gesammtgewicht eines solchen Zuges würde im vollbelasteten Zustande und einschliesslich Post- und Gepäckwagen, aber ohne Lokomotive, etwa 200 t betragen und könnte derselbe nöthigenfalls als Schnellzug mit 70 Stundenkm Geschwindigkeit auf einer Steigung von 1:200 bewegt werden. Für diese Leistung würde eine gewöhnliche Personenzug-Lokomotive ausreichen; von den geringeren Widerständen der Drehgestellwagen ganz abgesehen, wäre eine Zugkraft von 3,5 t, oder eine Arbeit von 900 Pferdestärken aufzuwenden. Bei entsprechend geringerer Fahrgeschwindigkeit kann die Leistung des Amerikanischen Personenzuges auf 1 200 Sitzplätze anwachsen, oder etwa auf das Doppelte der jetzigen Normal-Personenzüge, ohne einen grösseren Effekt der Lokomotive zu beanspruchen.

München, im September 1890. A. Brunner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Lokalbahn Csáktornya-Ukk (119,4 km) mit der Seitenlinie Kistalúd Szt. Iván-Szt. Iván Zala Egerszeg (1,4 km) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie die Lokalbahn Stauding-Wagstadt (7,5 km) der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, von denen die erstere voraussichtlich Ende dieses Monats, die letztere dagegen am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3650 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verrechnung der Schuld- und Guthabenposten der Prignitzer Eisenbahn durch die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3661 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3673 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Behandlung der vom Auslande mit der Eisenbahn nach Russland gelangenden Güter, welche nicht verzollt sind und deren Frachtgebühren nicht entrichtet wurden (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3699 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat Juli d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen, haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 682,95 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 240 Schnellzüge, 1 646 Personenzüge und 152 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 038. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 318 444 Zugkm bezw. 33 879 385 Achskm. Von den Verspätungen wurden 1 046 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 992 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 139,12 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 58,80 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 1 497 Anschlüsse versäumt (gegen 1 471 in demselben Monat des Vorjahres und 1 016 im Vormonat). Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn, die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn und die Hessische Ludwigsbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Lübeck-Büchener Eisenbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn an die ungünstigsten Stellen.

Ministerialerlass, betreffend die Bedienung der Reisenden an den Bahnhofbuffets.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat folgenden Erlass an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichtet:

„Die Bedienung der Reisenden an den Bahnhofbuffets lässt sich wesentlich erleichtern und beschleunigen, wenn die Preise der angebotenen Speisen und Getränke auf deutlich sichtbaren Tafeln angezeigt und zeitraubende Rückfragen nach den Preisen hierdurch möglichst vermieden werden. Auf Schnellzugsstationen, auf welchen nur ein kurzer Aufenthalt

zur Erfrischung gewährt werden kann, namentlich auch bei Benutzung der an den Zügen aufgestellten Schänk- und Speisetische, wird sich dies als besonders zweckmässig erweisen. Indem ich die Königlichen Eisenbahndirektionen hierauf hinweise, will ich zugleich empfehlen, für die vorübergehende Aufstellung von Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen, wo dies mit Rücksicht auf die Kürze des Zugaufenthalts im Interesse des reisenden Publikums besonders erwünscht und ohne Beeinträchtigung der Betriebsinteressen angängig ist — namentlich in der heissen Jahreszeit — in weiterem Umfange Sorge zu tragen."

Preussische Staatsbahnen: Zeitkarten für Schüler.

Die Bestimmung in § 2 des Tarifs für Schülerzeitkarten, nach welcher dieselben nur zur einmaligen Hin- und Rückfahrt täglich berechtigen, ist neuerdings durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten dahin abgeändert worden, dass Schülerkarten, soweit dieselben zur Hin- und Rückfahrt gültig ausgestellt sind, an den zulässigen Benutzungstagen zur beliebigen Fahrt auf den in Frage kommenden Bahnstrecken ohne Fahrpreiserhöhung berechtigen. Wegen entsprechender Abänderung der allgemeinen Bestimmungen für die Ausgabe von Schüler-Zeitkarten Theil I des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt das weitere zu veranlassen.

Internationales Frachtrecht.

Nachdem nunmehr die Deutsche Regierung ihre Geneigtheit erklärt hat, den in Bern vereinbarten Vertrag wegen Regelung des internationalen Frachtrechts (vergl. Nr. 43 S. 439 d. Ztg.) in Wirksamkeit treten zu lassen, hat der Schweizerische Bundesrath an die verschiedenen Regierungen die Einladung ergehen lassen, am 13. Oktober d. J. die Unterzeichnung dieses internationalen Uebereinkommens vorzunehmen.

Ostpreussische Südbahn: Jubiläum.

Am 11. September 1865 wurde die erste Strecke der Ostpreussischen Südbahn Pillau-Königsberg i/Pr. dem Betriebe übergeben, während die Eröffnung der weiteren Strecken Königsberg-Lyck im Jahre 1868 und Lyck-Grenze am 1. November 1871 folgte. Am 11. d. Mts. waren es somit 25 Jahre, seitdem der erste Theil der Bahn eröffnet wurde. Dieser Tag, an welchem zugleich der leitende Direktor der Bahn, Herr Wendland, sein 25jähriges Dienstjubiläum feierte, wurde festlich begangen. Ueber die Jubiläumsfeier hoffen wir demnächst ausführlicher berichten zu können.

Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Haltestelle Döstrup zwischen Bredebro und Scherrebeck an der Strecke Heide-Hvidding ist am 1. d. Mts. für den Güter- und Viehverkehr, jedoch mit Ausschluss von Fahrzeugen, welche sich nur mittelst Kopframpe verladen lassen, eröffnet worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Emleben ist am 15. d Mts. auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. d. Mts. ist die an der Strecke Jerxheim-Nienhagen belegene Station Anderbeck für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren eröffnet worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltepunkt Zessel wird — nach Mittheilung der Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft — am 1. Oktober d. J. auch für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Eröffnung einer Eisenbahn-Güter-Nebenstelle in Leubus.

Von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wird am 1. Oktober d. J. in Leubus eine Eisenbahn-Güter-Nebenstelle für den nicht an der Eisenbahn belegenen Ort Leubus eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Strecke Posen-Stralkowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg gelegene Haltestelle Gutowo die Bezeichnung Kleparz.

Die Oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1889.

Am Schlusse des Jahres 1889 waren 420,51 km im Betriebe der Oldenburgischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Nach Abrechnung der zum Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) gehörenden, 4,16 km langen Strecke Landesgrenze bei Jever bis Wittmund, auf welcher von der Oldenburgischen Staatseisenbahn-Verwaltung der Fahrdienst gegen eine nach Zugkilometern zu berechnende Entschädigung wahrgenommen wird und der 7,0 km langen schmalspurigen Lokalbahn Ocholt-Westerstede, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft ist, verbleiben — wie im Vorjahre — 409,35 km Betriebslänge. Hiervon liegen 1. 305,55 km in Oldenburg, 2. 94,58 km in Preussen und zwar a) 0,630 km im Jadegebiet, b) 86,112 km in der Provinz Hannover und c) 7,838 km in der Provinz Westfalen, 3. 0,88 km in den Niederlanden und 4. 8,34 km in Bremen.

Im Personenverkehre wurden zusammen 2 789 453 (gegen 2 529 228 in 1888) Reisende auf 61 040 242 (55 988 207) Personenkm befördert; hiervon entfallen 3 348 (2 821) Personen mit 215 172 (169 016) Personenkm auf die I., 247 954 (229 422) Personen mit 9 355 203 (8 558 303) Personenkm auf die II., 1 963 520 (1 731 143) Personen mit 45 879 338 (41 921 246) Personenkm auf die III. und 6 964 (7 163) Personen mit 135 314 Personenkm auf die IV. Wagenklasse; ausserdem 78 459 (73 118) Militärpersonen mit 4 207 625 (3 977 102) Personenkm, 482 000 (473 614) Werftarbeiter mit 795 300 (789 113) Personenkm und 7 208 (6 947) Viehbegleiter mit 452 290 Personenkilometern. Durchschnittlich wurden auf das Kilometer Betriebslänge 6 814 (6 591) Personen befördert. Die durchschnittliche Anzahl der auf das Kilometer Betriebslänge zurückgelegten Personenkilometer betrug 149 115 (145 901). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1 924 238 (1 765 165) *M.* und zwar aus der I. Wagenklasse 14 333 (11 322) *M.*, aus der II. Wagenklasse 430 582 (398 728) *M.*, aus der III. Wagenklasse 1 395 732 (1 269 610) *M.* und aus der IV. Wagenklasse 3 510 (3 844) *M.*, für die Beförderung der Militärpersonen 64 724 (66 994) *M.*, der Werftarbeiter 6 272 (6 176) *M.* und der Viehbegleiter 9 085 (8 491) *M.* bezw. für das Kilometer Betriebslänge 4 701 (4 600) *M.* An Gepäck wurden 1 079 t frachtfrei und 3 898 (3 618) t gegen Frachtberechnung befördert, woraus sich eine Einnahme von 75 035 (69 762) *M.* ergab, was einer Durchschnittseinnahme von 183 (182) *M.* für das Kilometer entspricht. Ferner wurden für die Beförderung von Sonderzügen, Salonwagen usw. 10 911 (8 879) *M.* und für beförderte Fahrzeuge und Leichen 4 243 (3 712) *M.* vereinnahmt.

Der Viehverkehr erbrachte bei einer Beförderung von 214 105 (231 179) Stück Vieh jeglicher Art eine Einnahme von 267 366 (264 486) *M.* oder auf das Kilometer Betriebslänge von 653 (684) *M.*

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre einschliesslich der Nebengebühren betrugen insgesammt 2 813 940 (2 586 163) *M.* oder auf das Kilometer Betriebslänge 6 874 (6 739) *M.* Hiervon entfallen auf die Beförderung von 6 297 (6 244) t Eilgut mit 408 905 (418 399) tkm 106 923 (109 805) *M.*, 84 030 (79 184) t Stückgut mit 4 895 221 (4 626 437) tkm 603 794 (574 187) *M.*, 2 526 (2 761) t Militärgut mit 210 081 (238 161) tkm 12 589 (13 748) *M.*, 31 957 (32 285) t Wagenladungsgut mit 2 241 646 (2 328 299) tkm 159 954 (165 465) *M.*, 887 821 (587 452) t Güter der Spezial- und Ausnahmetarife mit 55 273 690 (37 819 821) tkm 1 855 742 (1 304 835) *M.* (Im Vorjahre ausserdem für 185 650 t Kohlen mit 11 094 494 tkm 354 242 *M.*).

Für Postgüter wurden 10 398 (9 584) *M.* oder auf das Kilometer Betriebslänge 25 (25) *M.* und aus sonstigen Quellen 221 902 (235 247) *M.* oder auf das Kilometer Betriebslänge 542 (613) *M.* erhoben.

Die Gesammteinnahmen ergaben 5 325 131 (4 938 319) *M.* oder auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 13 009 (12 869) *M.*

Dagegen betrugen die Betriebskosten 3 314 127 (2 982 600) *M.* oder auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 8 096 (7 772) *M.* bezw. im Verhältniss zur Einnahme 62,24 (60,40) %.

Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 2 011 004 (1 955 719) *M.* bezw. für das Kilometer Betriebslänge auf 4 913 (5 096) *M.* und im Verhältniss zum Anlagekapital auf 4,56 (4,52) %, wovon 1 152 000 *M.* (wie im Vorjahre) = 4,10 (4,12) % des rein Oldenburgischen Anlagekapitals an die Oldenburgische Landeskasse abgeführt wurde.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

In der am 6. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der seitens des Vorstandes über den Betrieb des Jahres 1889/90 erstattete Bericht genehmigt. Der Verkehr hat sich gegenüber dem Vorjahre in erfreulicher Weise entwickelt, indem eine Mehreinnahme von 47 318 *M.* erzielt wurde, bei gleichzeitiger Ersparniss von 17 263 *M.* an den Betriebsausgaben. Nach Dotirung des Erneuerungs- und der beiden Reservefonds sowie nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile wurden 4½ % Dividende an die Aktien Lit. A und ½ % an die Aktien Lit. B vertheilt. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Im laufenden Steuerjahre ist das kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889/90 bezw. 1889

1. bei der Königsberg-Cranzer Eisenbahn . . auf 79 310,00 ℳ
2. „ „ Stendal-Tangermünder „ . . „ 39 250,00 „
3. „ „ Osterwieck-Wasserlebener „ . . „ 601,08 „
4. bezüglich der Preussischen Strecken der Hessischen Ludwigsbahn . . . . „ 65 753,90 „

festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Schleswig-Angelner Eisenbahn ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen aus dem Jahre 1889/90 nicht erzielt worden.

Gütertarife der Preussischen Staatseisenbahnen.

Ein Aufsatz über die Ermittelung der Gütertarife der Preussischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt, welchen vor einiger Zeit das „Archiv für Eisenbahnwesen“ brachte, ist auch in der ausländischen Fachpresse nicht unbemerkt geblieben. Sein wesentlicher Inhalt wird in einer der letzten Nummern der Newyorker Wochenschrtft „The Bartroad Gazette“ wiedergegeben, und dabei u. a. folgendes noch besonders hervorgehoben: „Die Aenderungen in den Frachtsätzen sind nicht das gewesen, was man bei uns in Amerika gross nennen würde, aber es wird unzweifelhaft mit vollhommenem Recht geltend gemacht, dass überall, wo die Frachtsätze geändert sind, mit grösster Sorgfalt darauf Bedacht genommen ist, sie den Bedürfnissen des Landes anzupassen. Fast alle Aenderungen sind Ermässigungen, welche denn auch eine bedeutende Entwickelung des Verkehrs zur Folge gehabt haben. Die Thatsache, dass der Güterverkehr nach Tonnenkilometern im Jahre 1888 um $56\frac{1}{2}$ % grösser war als in 1879, ist zum Theil eine Folge der Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Aber die Steigerung des Verkehrs auf 1 km um 31 % ist ein sprechender Beweis für die Entwickelung des Frachtgeschäftes“. „Preussen hat“, so heisst es an einer anderen Stelle, „einen grösseren Verkehr in Kohlen und Eisen, als die übrigen Länder des Europäischen Festlandes, ausser Belgien und muss deshalb naturgemäss auch niedrigere Durchschnittsfrachtsätze haben. Aber die Staatseisenbahn-Verwaltung ist geschickt und voller Sachkunde und verdient grosse Anerkennung für die Art, wie sie diese Geschäfte geführt hat.“

Stückgut-Ausfuhrtarife.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona hat nach den „Hamb. Nachr.“ der Handelskammer auf eine diesbezügliche Vorstellung mitgetheilt, dass den Wünschen der Interessenten auf Anwendung der Stückgut-Ausfuhrtarife bis Hamburg auch in solchen Fällen, in welchen die Verschiffung nicht über Hamburg, sondern über einen anderen Deutschen Hafen erfolgt, entsprochen werden soll. Es wird diesfalls verlangt werden, dass die Empfänger bei Vorlage der monatlichen Ausfuhrnachweisung unter Aufnahme eines entsprechenden Vermerks in der Kolonne „Bemerkungen“ — z. B. „Verschifft über Lübeck“ — das Konnossement (den Schiffsfrachtbrief) in Urschrift oder in beglaubigter Abschrift beifügen. Hiernach wird es auch zulässig sein, dass Hamburger Empfänger nicht nur für eine ganze, als Ausfuhr-Stückgut nach Hamburg gerichtete, demnächst über Lübeck, Kiel oder Bremen verschiffte Sendung bis Hamburg die Ausfuhr-Frachtsätze beanspruchen, sondern, dass ein Gleiches auch für solche Sendungen geschehen darf, von denen nur ein Theil über Hamburg, der andere über andere Deutsche Häfen verschifft wurde. Falls die Sendungen in den Hamburger Freihafen übergegangen sind und von diesem über einen anderen Deutschen Hafen weiter versandt werden, finden für die Beförderung bis Hamburg lediglich die Bestimmungen unter VI A der Vorschriften Anwendung; die Einreichung der Schiffsfrachtbriefe wird zunächst nicht gefordert. Die Hamburger Dienststellen sind mit entsprechender Anweisung versehen worden.

Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Rücksicht auf die in den Herbstmonaten zu erwartende Steigerung des Verkehrs und die an den Wagenpark herantretenden Anforderungen die Eisenbahndirektionen angewiesen, mit allen Mitteln darauf hinzuarbeiten, dass die zur Beschleunigung des Wagenumlaufs getroffenen Anordnungen strengstens durchgeführt werden, und namentlich darauf zu achten, das fremde Wagen auf dem Rückwege innerhalb der regulativmässigen Grenzen entsprechend ausgenutzt werden.

Wagenbeleuchtung.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat seit kurzem 2 Wagen probeweise mit Glühlicht einrichten lassen. Jeder Wagen soll mit 5 Lampen von je 6 Normalkerzen Lichtstärke erleuchtet werden. Der elektrische Strom, der jedes Mal auf 24 Stunden berechnet ist, wird in Akkumulatoren, die unter dem Wagen angebracht sind, gesammelt und unter hohem Wasserdruck den Lampen zugeführt. Das Licht kann durch Drehung eines Zeigers ganz nach Wunsch des Reisenden stärker oder schwächer leuchten. Eine Probefahrt mit diesen Wagen ist schon für die nächste Zeit in Aussicht genommen.

Münchener Strassenbahn-Aktiengesellschaft.

In der am 13. v. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung (vergl. Nr. 59 S. 589 d. Ztg.) war die erforderliche Anzahl von Aktien nicht vertreten, um über die Erhöhung des Grundkapitals und Abänderung der Satzungen beschliessen zu können, weshalb zu diesem Zwecke eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 30. d. Mts. einberufen worden ist.

Dampfstrassenbahn Gr.-Lichterfelde (Anhalter Bahn)-Seehof-Teltow.

Die Aktionäre werden zu einer auf den 29. d. Mts. anberaumten Generalversammlung eingeladen, auf deren Tagesordnung u. a. die Vermehrung des Aktienkapitals um 50 000 ℳ behufs Weiterführung der Bahn bis Stahnsdorf steht.

Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1889.

a) mit Oesterreich.

Die Eisenindustrie befand sich im Jahre 1889 in einer ausnahmsweisen Lage, weil in vielen Ländern der Bedarf ein dringender war. Nach dem Bericht der Berliner Kaufmannschaft stiegen Oesterreichs Ausfuhren nach Deutschland in Roheisen von 6 475 auf 8 782 Doppelcentner, in Stabeisen von 12 542 auf 14 660 D.-Ctr., in Platten und Eisenblech von 1 867 auf 1 930 D.-Ctr. Auch Deutschlands Ausfuhr nach Oesterreich mehrte sich in Schienen von 5 020 auf 13 713 D.-Ctr., in Stabeisen von 31 317 auf 57 303 D.-Ctr., in gewalzten und gezogenen Röhren von schmiedbarem Eisen von 13 259 auf 23 807 D.-Ctr., in Eisendraht von 8 059 auf 10 556 D.-Ctr. Die Lieferung Deutscher Lokomotiven stieg von 3 678 auf 5 000 D.-Ctr.; auch diejenige Oesterreichs nach Deutschland von 114 auf 144 D.-Ctr. Dagegen minderte sich die Deutsche Ausfuhr in Roheisen von 103 733 auf 96 655 D.-Ctr., in Platten und Eisenblech von 40 371 auf 17 131 D.-Ctr., in eisernen Brücken und Brückenbestandtheilen von 3 981 auf 531 D.-Ctr., in Federn, Achsen usw. für Eisenbahnwagen von 21 552 auf 19 585 D.-Ctr.

b) mit Italien.

Die Ausfuhr Deutschlands nach Italien nahm zu u. a. in Roheisen von 16 661 auf 20 420 D.-Ctr., in Eck- und Winkeleisen von 108 048 auf 120 174 D.-Ctr., Eisenbahnschienen von 14 395 auf 18 203 D.-Ctr., Stabeisen von 109 407 auf 142 562 D.-Ctr., Eisendraht von 90 788 auf 101 462 D.-Ctr., Drahtseilen von 887 auf 1 784, Federn, Achsen usw. für Eisenbahnwagen von 57 859 auf 67 304 D.-Ctr., gewalzten und gezogenen Röhren aus schmiedbarem Eisen von 16 835 auf 22 731 D.-Ctr., groben Eisengusswaaren von 18 284 auf 20 905 D.-Ctr., groben Eisenwaaren von 24 938 auf 42 766 D.-Ctr., feinen Eisenwaaren von 3 533 auf 4 625 D.-Ctr., Maschinen von 64 563 auf 65 269 D.-Ctr.; dagegen trat ein Rückgang der Ausfuhr ein, u. a. in eisernen Eisenbahnschwellen, Laschen usw. von 1 471 auf 1 002 D.-Ctr., Platten aus schmiedbarem Eisen von 110 573 auf 108 406 D.-Ctr., eisernen Brücken und Brückenbestandtheilen von 727 auf 309 D.-Ctr., Drahtstiften von 3 666 auf 2 265 D.-Ctr., Lokomotiven von 34 406 auf 24 121 D.-Ctr. und Dampfkesseln von 603 auf 103 Doppelcentner. Die Lieferung von Eisenbahnfahrzeugen mehrte sich dagegen von 415 auf 1 122 Stück.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Die Versammlung am 9. September d. J. wurde von dem Vorsitzenden, Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert, mit geschäftlichen Mittheilungen eröffnet. Sodann hielt Herr Direktor Stroeler den angekündigtn Vortrag über die Beziehungen der Eisenbahnen und Binnenschifffahrt zu einander. Der Vortragende gab einen Rückblick auf die Geschichte der Wasserverkehrsstrassen, welche schon zur Zeit des Römischen Reiches in guter Ordnung waren und fast die ausschliessliche Verkehrsstrasse bildeten, wies dann auf die im Mittelalter durch hohe Zölle, Umschlags- und Stapelrechte herbeigeführte Beeinträchtigung und die durch den Aufschwung des Eisenbahnwesens später eingetretene Stockung des Wasserstrassenverkehrs hin. Erst mit dem an politischen und wirthschaftlichen Erfolgen so reichen Jahr 1870 habe man, indem durch die Reichsverfassung alle Wasserverkehrszölle aufgehoben wurden, den Wasserstrassen, welche in andern Ländern Europas so wesentlich zur volkswirthschaftlichen Entwickelung beigetragen hätten, wieder Aufmerksamkeit gewidmet. Die Regierung sei mit der Regulirung der Deutschen Ströme vorgegangen. Der Wasserverkehr habe sich, ohne dass der Eisenbahnverkehr vermindert sei, um das fünf- und sechsfache gehoben, der Eisenbahnverkehr zugenommen, und die Erkenntniss habe sich Bahn gebrochen, dass die Wasserstrassen für die Bewältigung der Massengüter zu mässigen Frachtsätzen

unentbehrlich seien. Der Vortragende erinnerte an die als selbstverständlich anzusehende Bedingung, dass namentlich dort, wo für die Benutzung regulirter und zu verbessernder Wasserstrassen erst noch ein Schienenweg bis in das Erzeugungs- und Absatzgebiet von verhältnissmässiger Länge erforderlich sei, die Frage, ob dann die zu verbessernde Wasserstrasse den erwarteten wirthschaftlichen Erfolg haben werde, eingehend und, unter Hinzuziehung aller betheiligten Interessenten, insbesondere auch aus den Kreisen der Eisenbahn und Binnenschifffahrt, geprüft werden müsse, ob der in Aussicht genommene wirthschaftliche Erfolg auch thatsächlich zu erwarten sei. Seine Meinung fasste er in folgenden Sätzen zusammen:

1. Die Binnenschifffahrt ist als eine Konkurrenz, den Hauptbahnen gegenüber, nicht zu betrachten; sie ist berufen, namentlich für Massengüter, die Eisenbahnen wesentlich zu entlasten und durch mässigere Frachtsätze die wirthschaftliche Lage der Staaten zu verbessern. Indess ist

2. vor der Entscheidung über jede Verbesserung einer vorhandenen oder Herstellung einer neuen Schifffahrtsstrasse durch Anhörung von Vertretern der Eisenbahnverwaltung, der Binnenschifffahrt und derjenigen Interessentenkreise, deren Wohlfahrt die Verbesserung oder Neuherstellung der Wasserstrasse dienen soll, zu prüfen, ob, insbesondere dann wenn der Zugang zu der betreffenden Wasserstrasse erst wiederum durch den Schienenweg vermittelt werden muss, unter Berücksichtigung der Entfernungsverhältnisse zu dem nächsten Umschlagsplatze, der Transportzeit, Schifffahrtsabgaben und dergl. der unter 1 betonte wirthschaftliche Vortheil für die geplante Strecke gegenüber den Eisenbahnen wirklich vorliegt oder zu erwarten steht.

3. Auf natürlichen und künstlichen binnenländischen Wasserstrassen erscheint zur Erreichung billiger und schneller Ueberladung die Erweiterung vorhandener und Anlage neuer Einrichtungen zur Ueberladung von Gütern vom Schiff zur Bahn wie umgekehrt (Umschlagsverkehr) an allen denjenigen geeigneten Punkten, an welchen Eisenbahnen mit Schifffahrtsstrassen in Berührung kommen, als ein den gemeinschaftlichen Zielen entsprechendes Verkehrsbedürfniss. Im nothwendigen Zusammenhange hiermit steht die Ausstattung dieser Umschlagsstellen mit solchen Tarifsätzen, welche — auf staffelartiger Grundlage aufgebaut, unter Berücksichtigung der Entfernungsverhältnisse, den jeweilig im Seehafen-Tarifverbande angenommenen Frachtsätzen und Transportbedingungen nicht nachstehen. Die Bildung zusammengelegter Tarifsätze zwischen Eisenbahnen und den in dieser Beziehung zu einem Gesammtverbande für je ein Stromgebiet zu organisirenden Schifffahrts-Interessenten würde einem fühlbaren Bedürfniss von Handel, Industrie und Landwirthschaft entsprechen.

4. Es erscheint die Wiederaufnahme der Verhandlungen zur Einführung eines Systems erwünscht, welches unter Annahme abfallender Scala nach allgemein festzustellenden Entfernungsabschnitten auf der Bildung zweier Stückgutklassen (unter und über 10 t), der Frachtberechnung für Wagenladungen nach dem Raum, welchen die Güter einnehmen, beruht und bei welchem die Ausnahmetarife im wesentlichen oder durchweg auf die im Artikel 45 der Reichsverfassung vorgesehenen Güterarten beschränkt werden.

5. Die Ausführung einer gemeinsamen Statistik über die auf Haupt- und Nebenbahnen wie den Deutschen Binnengewässern beförderten Gütermengen, nach einem gleichartigen Muster, dürfte als eine für die Regelung der gegenseitigen Verkehrs- und Tarifverhältnisse nicht mehr aufschiebbare Aufgabe anzusehen sein.

6. Die binnenländischen Wasserstrassen sind unter gewissen Verhältnissen und Umständen zur Theilnahme bezw. zur Entlastung der Eisenbahnen bei Transporten für militärische Zwecke befähigt.

In der an diesen Vortrag sich knüpfenden Berathung, an welcher sich die Herren Schwabe, Kinel und Mayer betheiligten, wurde, auch in Hinblick auf die bei den Eisenbahnen geplante Vergrösserung der Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen, die vom Vortragenden den Wasserstrassen nachgerühmte Bedeutung nicht ganz anerkannt und betont, dass die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zur Bewältigung des Verkehrs der Massengüter unbestritten sei, zumal sie durch die Jahreszeiten nicht beeinflusst sei wie die Schiffahrt. Ohne dass man ein Gegner der Wasserstrassen sei, halte man doch dafür, dass bei jedem einzelnen Projekt genau geprüft werden müsse, ob der wirthschaftliche Nutzen, welcher durch die projektirten Wasserstrassen angenommen würde, nicht durch die vorhandenen Eisenbahnen geboten werden könne. Jedenfalls würde eine vollständige Verweisung der Massengüter auf den Wasserweg unausführbar sein.

In ordentlicher Abstimmung wurden als Mitglieder des Vereins Herr Oberst von Roessing und Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Wiesner aufgenommen.

Aus der Schweiz.

Gotthardbahn, zweites Geleise.

Nachdem nach und nach auf der Strecke Faido-Rodi am 28. Mai, auf derjenigen von Rodi nach Ambri am 30. Juli, das zweite Geleise dem Betriebe übergeben wurde, ist dasselbe nunmehr auch mit der Strecke von Ambri bis Airolo vollendet. Die Betriebseröffnung hat am 2. September stattgefunden. Damit hat der Bundesrathsbeschluss vom 4. Oktober 1887, welcher bestimmt, dass die Strecke Airolo-Faido am 1. Oktober 1890 vollendet sein solle, seine Erfüllung erhalten. Da die Tunnelstrecke Göschenen-Airolo bekanntlich schon vorher das zweite Geleise erhalten hatte, so verfügt nunmehr die Gotthardbahn auf der ganzen Linie von Göschenen bis Faido, d. h. auf einer fortlaufenden Strecke von rund 36 km Länge, über eine doppelgeleisige Bahn.

Regionalbahn Locle-Brenets.

Die vorgenannte 4,3 km lange Schmalspurbahn ist am 1. September eröffnet worden. Sie hat folgende Stationen und Haltestellen: Locle, Halte des frêtes, Brenets.

Pilatusbahn.

Transporteinnahmen vom Januar bis Ende August 1890.

Im Monat	Von Personen		Von Gepäck und Gütern		Zusammen	
	1890 Frcs.	1889 Frcs.	1890 Frcs.	1889 Frcs.	1890 Frcs.	1889 Frcs.
Januar-Mai .	19 804	—	3 165	8 205	22 968	8 205
Juni	27 814	37 310	2 256	1 359	30 070	38 669
Juli	60 989	82 936	1 601	3 459	62 591	86 395
August . . .	96 168	103 286	978	4 565	97 146	107 851
Im ganzen	204 775	223 532	8 000	17 588	212 775	241 120

Bahn auf den Gornergrat und das Matterhorn.

Das bezügliche Konzessionsgesuch enthält folgende Einzelheiten: Die projektirten Bahnbauten umfassen 3 Gruppen: 1. Zufahrt von Zermatt zum Fuss der Steilrampen. Diese Strecke soll als natürliche Fortsetzung der Visp-Zermatt Bahn betrieben werden. 2. Matterhornbahn. Erste Sektion: Drahtseilbahn zum See-Schafberg. Zweite Sektion: Schafberg-Whympershütte. Als Konstruktionssystem sind vorgesehen Zahnradbahn, zweitheilige Abt'sche Zahnstange und elektrischer Betrieb. Dritte Sektion: Whympershütte-Matterhornspitze. Als Konstruktion ist Drahtseilbahn in Aussicht genommen. 3. Gornergratbahn. Erste Sektion: Moos-Ryffelalp, Drahtseilbahn. Zweite Sektion: Ryffelalp-Ryffelberg-Gornergrat, Zahnradbahn. Diese oberste Strecke wird als Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb ausgeführt. Die Bauzeit für die Zermatter Hochgebirgsbahnen ist auf 4 Jahre und die Herstellungskosten sind auf 7 000 000 Frcs. berechnet. Konzessionsbewerber ist H. Heer-Betrix in Biel.

Jahresabonnement mit halben Billeten.

Folgende Schweizerische Eisenbahnen: Vereinigte Schweizerbahnen, Nordostbahn, Südostbahn, Centralbahn, Seethalbahn, Emmenthalbahn, Jura-Simplonbahn, Bulle-Romontbahn und Gotthardbahn geben Abonnementskarten zur Fahrt mit halben Billeten auf ihren Linien unter nachstehenden Bedingungen aus: Die Karten lauten auf den Namen einer einzelnen Person. Sie beginnen je mit dem 1. eines Monats und gelten für die Dauer eines Jahres. Der Preis einer solchen Karte beträgt für die Fahrt in der I. Klasse 240 Frcs., II. Klasse 168 Frcs., III. Klasse 120 Frcs. Ausser dieser Taxe wird eine fixe Gebühr von 10 Frcs. für die Karte erhoben, welche jedoch zurückgegeben wird, wenn das Abonnementsbillet innerhalb längstens 3 Tagen nach dessen Ablauf an diejenige Station zurückgestellt wird, bei welcher dasselbe bezogen wurde. Die Abonnementskarten, die auf den genannten Strecken Gültigkeit haben, bilden nur dann einen Fahrtausweis, wenn der Abonnent ausserdem im Besitze eines gewöhnlichen, an der Kasse zu lösenden und abzustempelnden halben Billets einfacher Fahrt (oder Hin- und Rückfahrt) für die betreffende Strecke ist. Das Abonnement berechtigt nicht zum Bezuge von halben Militärbillets, Sonntags-, Lust- und Rundfahrtbillete aller Art. Die Abonnementskarten sind mindestens 5 Tage vor Beginn des Abonnements bei einer Bahnstation zu bestellen. Der Bestellung ist eine Photographie des Bestellers in Visitenkartenformat beizufügen, welche in das Abonnementsbillet eingeheftet wird. Das Reisegepäck der Abonnenten unterliegt den gewöhnlichen Bestimmungen.

Thuner Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Die Generalversammlung dieser Gesellschaft hat am 10. September d. J. einstimmig den Bau des Kanals nach Interlaken beschlossen.

Schweizerische Bundesversammlung.

Das vom Bundesrath festgestellte Traktandenverzeichniss für die am 22. d. Mts. beginnende Herbstsession der Eidgenössischen Räthe weist folgende Eisenbahngeschäfte auf:

Beschlussentwurf, betreffend Verwaltung und Verwendung des Eisenbahnfonds. Konzessionsbegehren — es liegen deren 56 vor — u. a. für die Jungfraubahn, die Bahnen Stausstad-Engelberg, Montreux-Montbovon, Wimmis-Niesen, Regionalbahn im Val de Ruz, Vruntrut-Bonfol, Gimel-Aubonne-Allaman, Göschenen-Andermatt.

Eisenbahnkonzessionen.

Angesichts der sich stets mehrenden Eisenbahnkonzessionsbegehren soll im Bundesrath sich die Tendenz für einen Umschlag in der bisherigen Eisenbahnpolitik in dieser Richtung geltend machen. Während nämlich bisher der Bundesrath bei vorkommenden Konzessionsbegehren ein gewisses Manchesterthum walten liess, indem häufig trotz des Gegenantrages des Eisenbahndepartements dennoch die begehrte Konzession ertheilt wurde, wird der Bundesrath mehr als bisher auf das effektive Bedürfniss und die Lebensfähigkeit der ihm zur Konzessionirung vorgeschlagenen Eisenbahnunternehmungen schauen, ehe er denselben die Genehmigung ertheilt.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Rheinbahn.

Nach dem Geschäftsberichte derselben wurden in dem Betriebsjahre 1889/90 3 388 564 Personen (gegen 3 382 802 Personen im Vorjahre), 1 229 193 (1 390 119) t Frachtgüter, 20 233 (20 758) t Bestellgüter und 38 374 (46 051) t Vieh befördert. Die dafür erzielten Einnahmen betrugen: a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr 2 668 048 (2 653 288) fl., b) aus dem Güterverkehr 1 993 484 (2 144 957) fl., c) aus dem Viehverkehr 81 508 (83 878) fl. und d) aus sonstigen Quellen 311 570 (327 477) fl., zusammen 5 054 610 (5 209 600) fl. oder für das Zugkilometer 1,545 (1,60) fl.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr entfallen auf die I. Wagenklasse 520 737 fl., auf die II. Wagenklasse 974 663 fl., auf die III. Wagenklasse 1 048 103 fl., sowie auf den Verkehr zu ermässigten Fahrpreisen 55 764 fl. und auf die Gepäckbeförderung 68 781 fl.

Da der Betriebseinnahme eine Betriebsausgabe von zusammen 2 559 548 (2 526 138) fl. gegenübersteht, von welcher auf die allgemeine Verwaltung 100 267 (95 395) fl., auf die Bahnverwaltung 445 290 (451 729) fl., auf den Maschinendienst 544 726 (537 969) fl. und auf die Betriebsverwaltung 1 469 264 (1 441 044) fl. entfallen, so betrug dieselbe 50,64 (48,49) % der Einnahme = 0,78 (0,775) fl. für das Zugkilometer.

Nach Abzug der zur Verzinsung der Obligationen usw. erforderlichen 1 166 190 fl. verbleibt ein Ueberschuss von 1 334 488 (1 575 538) fl., von welchem an die Aktionäre eine Dividende von 4,375 gegen 5⅛ % im Vorjahre gezahlt und von den beiden 3½ % Anleihen ein Betrag von 90 720 fl. getilgt wurde.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft.

Die Einnahmen dieser Gesellschaft betrugen insgesammt 372 644 fl. und setzten sich wie folgt zusammen: Gewinnsaldo des vorigen Jahres 139 393 fl., Pacht der Linien Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt für das 1. Halbjahr 1889 85 656 fl., Pacht der Linien Winterswyk-Landesgrenze in der Richtung nach Bismarck und Bocholt für das 2. Halbjahr 1889 11 937 fl., Pacht der Linien Zutphen-Winterswyk 108 890 fl., Zinsen 1 644 fl. und Antheil an den Einnahmen der Linie Zutphen-Winterswyk 25 123 fl.

Die Ausgaben der Gesellschaft erforderten 217 737 fl. oder 58,43 % der Einnahmen.

Von dem 154 907 fl. betragenden Gewinne erhielten die Aktionäre 5 % Dividende = 88 200 fl. und 80 % des besonderen Gewinnes = 52 500 fl. Von dem Reste des Gewinnüberschusses fallen dem Aufsichtsrathe 4 736 fl. und dem Reservefonds 5 357 fl. zu, während an Steuer 3 602 fl. gezahlt und 512 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Von der im Dezember 1888 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde der Beschluss gefasst, die durch den Preussischen Staat für die auf Preussischem Gebiete belegenen Strecken der Linien Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt zu zahlende Kaufsumme von 6 254 251 *M.* in erster Reihe zur Tilgung der noch im Umlauf befindlichen Obligationen der 4½ % Anleihe (4 Millionen Gulden) und zur Verminderung des Gesellschaftskapitals zu verwenden, sowie den Rest dem Reservefonds zu überweisen. Infolge dessen wurde die obenerwähnte Anleihe getilgt und das Gesellschaftskapital um 32 % vermindert, während 41 000 fl. dem Reservefonds überwiesen wurden.

Almelo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft.

Die Einnahmen dieser Gesellschaft betrugen für das Jahr 1889 173 431 fl. und setzten sich wie folgt zusammen: Antheil an der Roheinnahme — in Gemässheit der Bedingungen des Pachtvertrages mit der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen — 99 850 fl., Nebenerträge 284 fl., hierzu Uebertrag aus dem Vorjahre 73 287 fl.

Die Ausgaben, einschl. einer Dividende von 2¾ % = 57 750 fl. bezifferten sich auf 99 622 fl. Es verbleibt daher ein Ueberschuss von 73 809 fl.

Königlich Niederländische Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Diese Gesellschaft betreibt die Linien Apeldoorn-Hattem, Apeldoorn-Deventer-Almelo und Dieren-Apeldoorn, welche zusammen eine Betriebslänge von 112 km haben.

Befördert wurden auf den vorgenannten Linien im Jahre 1889 359 729 Personen und 70 241 t Güter. Die dafür erzielten Verkehrseinnahmen betrugen 191 222 fl. und die sonstigen Einnahmen 9 292 fl., somit die Gesammteinnahmen 200 514 fl. — Verausgabt wurden für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 304 602 fl. und für sonstige Verbindlichkeiten 4 292 fl., insgesammt 308 894 fl. Dieselben ergaben sonach einen Einnahmenausfall von 108 380 fl.

Aus Niederländisch-Indien.

Niederländisch-Indische Eisenbahngesellschaft.

Obwohl bereits im Jahre 1888 die Betriebsergebnisse der Linie Samarang-Vorstenlanden infolge der Krankheit des Zuckerrohres recht ungünstig waren, haben sich dieselben im Jahre 1889 aus Anlass jener Krankheit noch um ein Bedeutenderes verschlechtert. Während im Jahre 1887 die auf der vorgenannten Linie beförderten Gütermengen 73 000 t betrugen, verringerten sich dieselben im Jahre 1888 bis auf 52 000 t mit einer Mindereinnahme von 242 000 fl. und im Jahre 1889 sogar bis auf 37 000 t mit einer Mindereinnahme von 164 000 fl. gegenüber dem Jahre 1888. Gegen das Jahr 1887 ist somit der Verkehr um 36 000 t (etwa 50 %) und die Einnahme um 406 000 fl. zurückgegangen. Da die ungünstigen Ergebnisse der Zuckerrohrernte offenbar nachtheilig auf den Wohlstand der Bevölkerung wirkten, so wurden dadurch auch die Einnahmen aus dem Personenverkehre herabgemindert. Gegen das Vorjahr wurden insgesammt 43 000 Personen in der III. Wagenklasse, darunter 33 000 für den ermässigten Satz von 1 Cent für das Kilometer, weniger befördert. Es verminderten sich daher die Einnahmen aus dem Personenverkehre um rund 13 000 fl.

Am 9. Mai 1889 wurde ein Ausnahmetarif für Eil- und Frachtgüter von Bahnhof Willem I. und den verschiedenen Haltestellen der Zweigbahn nach Broemboeng und Samarang und umgekehrt eingeführt. Derselbe hat bereits günstige Ergebnisse geliefert und besonders den Holzverkehr bedeutend entwickelt. Sowohl hierdurch als auch infolge der bereits früher eingeführten ermässigten Frachtsätze wurde die nachtheilige Differenz der Einnahmen gegenüber denen im Jahre 1888 bis auf 122 817 fl. ermässigt.

Die Betriebsausgaben ermässigten sich im Jahre 1889 gegen das Vorjahr um etwa 20 000 fl. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so würde der nach Abzug der Ausgaben und der konzessionsmässigen Zuschüsse zu den verschiedenen Fonds verbleibende Reingewinn, welcher jetzt die von dem Staate gewährleistete Reineinnahme nur um 17 000 fl. übersteigt, den garantirten Betrag nicht erreicht haben und wieder ein Staatszuschuss erforderlich gewesen sein.

Die Betriebsergebnisse der Linie Batavia-Buitenzorg gestalteten sich im vorliegenden Berichtsjahre besonders günstig. Die Einnahmen erfuhren eine Steigerung von über 80 000 fl., während nur 2 000 fl. mehr als in 1888 verausgabt wurden. Dieser Linie ist es daher auch zu verdanken, dass den Aktionären 6,1 % Dividende gewährt werden konnte. An den Staat wurden 30 090 fl. zur Verminderung des von demselben geleisteten Vorschusses gezahlt und 557 744 fl. zur Schuldtilgung verwendet.

Das Aktienkapital betrug Ende 1889 für die 205 km lange Linie Samarang-Vorstenlanden 7 450 000 fl. und für die 56 km lange Linie Batavia-Buitenzorg 4 000 000 fl. Von den Anleihen waren emittirt 25 868 200 fl., konvertirt 13 179 360 fl., getilgt 6 451 240 fl. und im Umlauf 6 237 600 fl. Die Anlagekosten betrugen für die Linie Samarang-Vorstenlanden 19 756 429 fl. und für die Linie Batavia-Buitenzorg 3 729 946 fl.

Auf der Linie Samarang-Vorstenlanden wurden in 1889 befördert 968 259 (1 011 570) Personen, 582,6 (566) t Gepäck, 260 (250) t Expressgüter, 264 390 (254 376) t Eil- und Frachtgüter, 184 (183) Equipagen, 1 339 (1 187) Pferde und 2 825 (1 912) Stück

Vieh. Die Einnahmen auf dieser Linie betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 497 784 (510 772) fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 1 473 517 (1 592 981) fl., aus sonstigen Quellen 95 631 (85 996) fl., überhaupt 2 066 932 (2 189 749) fl. = 10 082 (10 682) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 3,91 (4) fl. für das Zugkilometer.

Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 178 969 (183 005) fl., für den Bahndienst 298 504 (326 615) fl., für den Maschinendienst 301 656 (287 804) fl. und für den Betriebsdienst 172 870 (173 876) fl., überhaupt 951 998 (971 300) fl., das sind 4 644 (4 738) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 1,81 (1,77) fl. für das Zugkilometer = 46,1 (44,4) % der Einnahmen. Von dem Reinertrage dieser Linie in Höhe von 1 114 934 fl. wurden 333 032 fl. für die Rerserve-, Erneuerungs- und Tilgungsfonds bestimmt, während 765 000 fl. an den Staat überwiesen und 16 902 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto gesetzt wurden.

Die Betriebsergebnisse der Linie Batavia-Buitenzorg übertreffen diejenigen aller Betriebsjahre nach 1884. Die Roheinnahmen betrugen etwa 13 % und der Gewinn etwa 25 % mehr als im vorigen Jahre. Diese Zunahme ist hauptsächlich eine Folge der bedeutenden Entwickelung des Güterverkehrs, indem sich der Lokalverkehr um über 26 % und der direkte und Durchgangsverkehr um über 34 % steigerte, wodurch sich die Einnahmen aus diesem Verkehr um über 24 % vermehrten.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg wurden in 1889 784 860 (638 993) Personen, 198 (242) t Gepäck, 366 (360) t Expressgüter, 80 126 (67 264) t Eil- und Frachtgüter, 287 (261) Equipagen, 987 (1 065) Pferde und 2 463 (2 989) Stück Vieh befördert. Die dafür erzielten Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 314 824 (305 137) fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 374 779 (307 126) fl. und aus sonstigen Quellen 27 341 (24 023) fl., überhaupt 716 944 (636 286) fl. = 12 802 (11 362) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 2,80 (2,55) fl. für das Zugkilometer. Verausgabt wurden: für die allgemeine Verwaltung 70 968 (64 989) fl., für den Bahndienst 54 812 (79 325) fl., für den Maschinendienst 125 168 (104 765) fl. und für den Betriebsdienst 73 922 (73 793) fl., überhaupt 324 871 (322 679) fl. = 5 801 (5 762) fl. für das Kilometer Betriebslänge und 1,27 (1,30) fl. für das Zugkilometer oder 45,3 (50,7) % der Einnahmen. Von dem Reinertrage in Höhe von 392 073 fl. wurden 71 694 fl. dem Reservefonds überwiesen und die verbleibenden 320 378 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto übertragen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: auf der Linie Samarang-Vorstenlanden 26 Lokomotiven, 57 Personen-, 17 Gepäck-, 10 Vieh- und 379 Lastwagen; auf der Linie Batavia-Buitenzorg 12 Lokomotiven, 41 Personen-, 8 Gepäck-, 7 Vieh- und 70 Lastwagen.

Samarang-Joana Dampftramway-Gesellschaft.

Die Betriebsergebnisse der 171 km langen Bahn waren im Jahre 1889 sehr befriedigend. Den Aktionären konnte eine Dividende von 6,5 % gegen 6 % im Vorjahre gewährt werden.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1889: aus dem Personenverkehr 179 328 fl. (gegen 165 662 fl. im Vorjahre), aus dem Gepäckverkehr 2 492 (2 107) fl., aus dem Güterverkehr 281 388 (243 533) fl. und aus sonstigen Quellen 5 058 (3 825) fl., überhaupt 468 266 (415 127) fl. Die Ausgaben beliefen sich insgesammt auf 178 861 (166 161) fl. = 1 187 (1 461) fl. für das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge bezw. auf 38,20 (40,03) % der Einnahme.

Von dem Ueberschuss im Betrage von 229 552 fl. wurden 162 500 fl. zur Vertheilung einer Dividende an das 2,5 Millionen Gulden betragende Aktienkapital verwendet und dem Reserve- und Erneuerungsfonds 37 367 fl. überwiesen.

Die Anlagekosten beziffern sich bis Ende des Berichtsjahres auf 4 070 399 fl.

Ostjava-Dampftramwaygesellschaft.

Am 27. Juli 1889 wurde die Theilstrecke der Linie Modjokerto-Ngoro von Modjokerto bis Modjoagoeng und am 26. November die Reststrecke Modjoagoeng-Ngoro für den Güterverkehr eröffnet, während die Eröffnung des Personenverkehrs erst am 12. Januar 1890 auf der ganzen Linie erfolgte. Im Anschluss an diese Strecke hat die Gesellschaft die Konzession für eine Linie von Gemekan nach Dinoyo nachgesucht.

Von der Linie Soerabaya-Sepandjang wurde die Strecke Oedjong-Sepandjang am 10. Dezember 1889 dem Verkehr übergeben. Die Strecken Fort Prins Hendrik-Staatseisenbahnstation in Simpang (Bahnhof Groedo) wurde am 13. April und die Strecke Groedo-Wonokroma am 14. Mai 1890 für den Verkehr eröffnet.

Auf der 33,6 km langen Linie Modjokerto-Ngoro wurden in 1889 15 736 fl. vereinnahmt. Die Ausgaben betrugen für diesen Zeitabschnitt 9 632 fl.

Die Anlage- und Ausrüstungskosten der Bahn beziffern sich auf 863 386 fl., während das Aktienkapital 3 Millionen Gulden beträgt, von dem bisher nur die Hälfte ausgegeben ist.

Deli-Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Juli 1889 wurde die 20 km lange Strecke Medan-Serdang der Zweigbahn nach Perbavengan eröffnet.

Das Bahnnetz umfasste Ende 1889 die Linien Belowan-Laboean 8 km, Laboean-Medan 17 km, Medan-Deli Toewa 11 km, Medan-Timbang-Langkat 21 km und Medan-Serdang 20 km, zusammen 77 km.

Befördert wurden 743 619 Personen, 1 487 t Gepäck, 227 Equipagen, 131 Wagenladungen Pferde, 851 Stück und 562 Wagenladungen Vieh, sowie 79 866 t Güter.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 443 278 fl. (gegen 225 802 fl. im Vorjahre), aus dem Gepäckverkehr 30 044 (15 526) fl., aus dem Viehverkehr 11 632 (4 323) fl., aus dem Güterverkehr 427 840 (222 894) fl. und aus sonstigen Quellen 23 646 (10 932) fl., überhaupt 936 441 (479 476) fl. = 14 437 fl. für das Kilometer Betriebslänge und 3,39 fl. für das Zugkilometer.

An Ausgaben erforderten: die Hauptverwaltung 102 617 fl., der Bahndienst 99 619 fl., die Maschinenverwaltung 93 063 fl., der Fahrdienst 86 078 fl. und der Verkehrsdienst 32 226 fl., überhaupt 413 604 fl., das sind 44 % der Einnahmen oder 6 377 fl. für das Kilometer Betriebslänge und 1,50 fl. für das Zugkilometer.

Der Ueberschuss beträgt 246 935 fl., wovon 208 000 fl. zur Dividendenzahlung (8 %) verwendet wurden. Das Aktienkapital beziffert sich auf 2 600 000 fl. nebst einer 4 % Obligationsanleihe von 4 450 000 fl.

Aus Spanien.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Die Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, welche neuerdings den Namen „Gesellschaft der Eisenbahn von Val de Zafan nach San Carlos de la Rapita angenommen, hat die Herstellung einer Eisenbahn von Saragossa über Escatron, Puebla de Hijar, Alcaniz, Reus und Valls nach Barcelona zum Zweck und von derselben die Linien Saragossa-Puebla de Hijar und Reus Barcelona dem Betriebe übergeben. Zur Fertigstellung des Bindegliedes gab sie im Mai 74 000 Schuldverschreibungen in Paris aus; da indessen die in der Konzession gesetzten Vollendungsfristen nicht eingehalten werden konnten, verweigerte das ausgebende Bankhaus die Ablieferung des Anleiheertrages und klagte zugleich beim Handelsgericht der Seine auf Ungültigkeitserklärung des geschlossenen Anleihevertrages. Das Handelsgericht hat nun einen gerichtlichen Verwalter ernannt und demselben die geleisteten Einzahlungen von 8 800 000 Frcs. in Verwahrung gegeben abzüglich jedoch der von dem Bankhaus beanspruchten und von der Gesellschaft genehmigten Ausgabekosten in Höhe von 1 018 000 Frcs sowie der vom Bankhaus geleisteten Zahlungen an fälligen Zinsen und getilgten Schuldverschreibungen. Dagegen hat das Handelsgericht den Antrag des Bankhauses auf Ungültigkeitserklärung des Anleihevertrages, auf Rückgabe der geleisteten Einzahlungen und auf Erstattung des entgangenen Zinsgenusses zurückgewiesen, weil dem Bankhaus nicht die Eigenschaft al Vertreter der Schuldscheininhaber bezw. als deren Geschäftsführer zukommt; demselben liegt lediglich ob als Beauftragte der Gesellschaft in deren Namen und für deren Rechnung di Anleihe einzukassiren. Ueberdies wurde auch deshalb di Klage zurückgewiesen, weil keine betrügerische Handlung de Gesellschaft von dem Bankhause nachgewiesen ist.

Damit dürfte die Angelenheit als erledigt zu betrachte sein, zumal durch Königlichen Erlass vom 8. August d. J. di Vollendungsfrist für die Theilstrecke von Puebla de Hijar nac Alcaniz um 6 Monate verlängert ist, während die Reststreck Alcaniz-Reus erst in 3 Jahren dem Betriebe zu übergeben is die Nichteinhaltung dieser Fristen hat den Verlust der Kon zession im Gefolge. Die Staatsbeihilfe von 6 483 480 Frcs. wi auch ferner entsprechend dem Baufortschritt gezahlt.

Bilbao-Bahnen.

Diese Bahnen umfassen die Linie von Bilbao nach Port galete an der Mündung des Bilbaoflusses (12 km), die Lin von Bilbao nach Durango (31 km) und die Linie von Duran nach Zumarraga an der Nordbahn (47 km); die letzten beid Linien haben die Eisenbahnverbindung von Bilbao nach He daye an der Französischen Grenze auf 155 km verkürzt, währe sie auf den Strecken der Nordbahn 285 km beträgt. Im Jah 1889 erzielte die Linie Bilbao-Portugalete bei einem Verke von 1 546 374 Personen und rund 69 500 t Güter eine Betrieb einnahme von 497 908 Pesetas, die Linie Bilbao-Durango b einem Verkehr von 359 617 Personen und 81 000 t Güter ei solche von 715 868 Pes., endlich die Linie Durango-Zumarra bei einem Verkehr von 230 816 Personen und rund 35 000 t Gü eine solche von 321 640 Pes.

Ostspanische Eisenbahnen.

Auf Grund des Generalversammlungsbeschlusses der O spanischen Eisenbahngesellschaft ist der am 1. Juli d. J. fälg

gewesene Zinsschein der Schuldverschreibungen nicht eingelöst worden, weil die Betriebserträge nicht hinreichend waren, um den Gesammtbetrag der Zinsen und der ausgeloosten Schuldverschreibungen zu decken.

Südspanische Eisenbahn.

Die Südspanische Eisenbahngesellschaft hat die Bauarbeiten an ihrer von Linares nach dem Hafenplatz Almeria führenden Linie am 16. Juli d. J. in Angriff nehmen lassen. Vergl. auch Nr. 5 S. 49 d. Ztg.

Konzessionsertheilung.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. An Zuazmavar in Bilbao für eine die Ausnutzung des Kohlenbeckens von Kastilien befördernde Eisenbahn von Station La Robla des Asturischen Netzes nach Valmaceda.

2 Durch Erlass vom 5. August an den Provinzialausschuss von Cadix für eine ohne Staatsbeihilfe auszuführende Lokalbahn von Xeres de la Frontera nach Grazalema.

Ferner ist durch Erlass vom 5. August die Vergebung einer Schmalspurbahn von Station Almendricos der Linie Murcia-Granada nach Velez-Rubio, zu welcher sich die Regierung ein Viertel der Baukosten jedoch höchstens 40000 Pes. für das Kilometer beizutragen verpflichtet, angeordnet worden.

Strassenbahnen.

Im April d. J. bildete sich in Brüssel unter dem Namen Compagnie centrale de chemins de fer et tramways en Espagne eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 20000 Frcs.; nachdem dieselbe die Strassenbahnen von Barcelona erworben, erhöhte sie im Juni d. J. ihr Kapital auf 1800000 Frcs. Die bisherige Eigenthümerin dieser Strassenbahnen, eine Spanische Gesellschaft, hat als Entschädigung 3500 Vorzugs- und 3000 Stammantheilscheine von den neu geschaffenen je 3600 Stück beider Arten von Antheilscheinen erhalten.

Die Société générale des tramways de Madrid et d'Espagne hat sich die Konzession der Gesellschaft der Tranvias del Norte de Madrid, deren sämmtliche Antheilscheine sie besitzt, übertragen lassen; die Gemeinde von Madrid hat diese Verschmelzung am 23. Mai d. J. genehmigt. Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Uebertragbarkeit (Cessibilität) des Anspruchs auf die Dienstleistung eines Beamten.** Thatbestand: Kläger, welcher bis 1870 mit lebenslänglicher Anstellung im Braunschweigischen Staatsdienste gestanden hatte, ist damals bei dem Uebergang der Braunschweigischen Eisenbahn in den Besitz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft freiwillig in den Dienst dieser Aktiengesellschaft übergetreten, auf Grund eines mit derselben am 17. Januar 1871 abgeschlossenen Dienstvertrages. Durch Vertrag vom 3. Dezember 1884 bezw. 3. Januar 1885, in Verbindung mit dem Staatsvertrage zwischen Preussen und Braunschweig vom 27/30. Juni 1884, hat die gedachte Gesellschaft die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens auf ewige Zeiten an den Preussischen Staat übertragen. Im § 8 des ersterwähnten Vertrages wurde bestimmt, dass in den durch die Dienstverträge des Beamten und Dienstpersonals begründeten Rechtsverhältnissen keine Veränderung eintreten und dass der Preussische Staat zur Erfüllung dieser Dienstverträge verpflichtet sein solle. Als demgemäss vom Kläger die fernere Leistung seiner Dienste als Stationsinspektor beansprucht wurde, hat derselbe auf Feststellung seiner Rechtsverhältnisse gegen die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königl. Eisenbahndirektion in Magdeburg, geklagt mit dem prinzipalen Antrage, festzustellen, dass er zur ferneren Dienstleistung nicht verpflichtet sei. Dieser Antrag ist in allen Instanzen, also auch vom Reichsgerichte abgewiesen worden. Letzteres führt aus: Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft besteht als solche trotz der unbeschränkten Uebertragung des Unternehmens zur Ausübung für eigene Rechnung an den Preussischen Staat fort, wie auch gegen sie als Beklagte der erhobene Klageanspruch gerichtet ist. Die Gesellschaft war daher in der Lage, vom Kläger auf Grund seines Dienstvertrages die Fortsetzung seiner Dienste begehren zu können, wenn auch die Dienste nach Lage der Sache thatsächlich im Interesse des Preussischen Staates in Zukunft geleistet werden mochten. Das Berufungsgericht hat angenommen, dass die beklagte Gesellschaft ihre bezüglichen dienstkontraktlichen Rechte dem Preussischen Staate cedirt habe. Diese Ausführung lässt einen Rechtsirrthum nicht erkennen. Der Rechtsbestand der festgestellten Cession ist ohne genügenden Grund vom Kläger beanstandet worden. Dass Ansprüche aus Dienstverträgen, wie überhaupt aus gegenseitigen Verträgen in der Regel insoweit übertragen werden können, als der Cessionar imstande ist, die dem Cedenten obliegende Gegenleistung in sachlich äquivalenter Weise zu beschaffen, unterliegt keinem Bedenken. Beschränkt ist die Uebertragbarkeit solcher Forderungen und Rechte nur insoweit, als durch die Cession die Lage des Schuldners nicht verschlechtert werden darf und der ausdrücklich oder aus der Natur des einzelnen Vertrages zu entnehmende Vertragswille der Interessenten die Cession ausschliessen kann. — Aus dem Inhalt des hier fraglichen Vertrages hat Kläger die Unzulässigkeit der vom Berufungsrichter für zulässig erachteten Cession der Vertragsrechte herzuleiten gesucht. Seine Ausführungen können aber als zutreffend nicht anerkannt werden. Für die Frage der Statthaftigkeit der Cession von Ansprüchen aus Dienstverträgen begründet es keinen Unterschied, ob die Dienste auf kürzere oder, wie hier, auf längere Zeit zu leisten sind. Da, wo — wie in diesem Falle — der Anspruch auf dauernd zu prästirende Dienstleitungen übertragen ist, kann auch im Ergebniss von einer Cession des Vertrages selbst nicht die Rede sein. Dem Kläger ist nicht ein anderer Kontrahent aufgedrungen, sondern er ist im Dienst der jetzt beklagten Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft verblieben. Nur in ihrem Bezirk und nur in Maassgabe des mit ihr geschlossenen Dienstvertrages hat er Dienste zu leisten. Die beklagte Gesellschaft bleibt ihm als Kontrahentin verhaftet, wie ihm für Beschwerden im bisherigen Umfange der durch den Staatsvertrag q. im Art. 6 auch für die Zukunft gesicherte Rekursweg in Disziplinarsachen an das Herzogl. Braunschweigische Staatsministerium geblieben ist. Die Rücksicht auf die Person des Dienstherrn ist aber bei Beamten von Privatgesellschaften nicht ein für die Eingehung des Dienstvertrages so entscheidendes Moment, dass der Beamte die Fortleistung seiner Dienste verweigern dürfte, weil Verwaltung und Betrieb dauernd in andere Hände gelegt sind. Bei einer Gesellschaft auf Aktien musste Kläger sich sagen, dass der Besitz von Aktien rasch und vollständig wechseln konnte, dass solcher Wechsel eine wesentliche Umgestaltung des Betriebes wie der persönlichen Beziehungen zur Folge haben konnte und dass eine Veräusserung des Unternehmens oder dessen Verbindung mit anderen gleichartigen Unternehmungen nicht ausgeschlossen war. Die auch während der Leitung des Betriebes durch die Organe der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft jederzeit mögliche Aenderung der persönlichen Beziehungen des Klägers zu Vorgesetzten und Dienstgenossen kann auch jetzt, wo sie durch den Uebergang der Verwaltung auf den Preussischen Staat herbeigeführt sein soll, den Kläger nicht berechtigen, unter Forderung seines laufenden Gehalts die Leistung fernerer Dienste abzulehnen. — Es kann daher nur noch in Frage kommen, ob die Vorinstanzen mit Recht angenommen haben, dass die Lage des Klägers nicht so wesentlich gegen früher zu seinem Nachtheil geändert sei, dass dadurch der Klageantrag begründet werde. — — — Die Zurückweisung der einzelnen Momente, aus welchen Kläger die behauptete wesentliche Verschlechterung seiner Lage abzuleiten gesucht hatte, beruht auf einer rein thatsächlichen Würdigung der Verhältnisse und der Beweisergebnisse; ein Revisionsangriff ist vom Kläger auch nur insoweit erhoben, als das Berufungsgericht am Ende der Entscheidungsgründe zugegeben hat, dass die dienstliche Stellung des Klägers, zumal bei seinen offen ausgesprochenen Gesinnungen, die Verstaatlichung der Braunschweigischen Eisenbahn im allgemeinen eine unangenehmere geworden und insofern zugegeben ist, dass sich seine Aussichten auf Beförderung ungünstiger gestaltet haben, letzterem Umstande aber kein Gewicht beizumessen ist, die Aussichten des Klägers auf Beförderung wegen persönlicher, an sich nicht tadelnswerther Eigenschaften desselben ohnehin geringe gewesen seien. In ersterer Beziehung ist jedoch ein Rechtsirrthum nicht ersichtlich, wenn der Berufungsrichter der Rückwirkung der veränderten Lage und der persönlichen Gesinnungen des Klägers auf die Annehmlichkeit seiner Stellung kein Gewicht beigelegt hat, weil vom objektiven Standpunkt eine beachtliche Aenderung nicht anzuerkennen sei. Uebrigens ist dem Kläger zuzugeben, dass es bedenklich sein würde, den Einfluss einer Verminderung seiner Aussichten auf Beförderung für das Vertragsverhältniss nach den persönlichen Eigenschaften des Klägers und seiner daraus entnommenen muthmaasslichen Chance zum Aufrücken in höhere Stellungen zu beurtheilen. Entscheidend ist jedoch, dass auch unter den früheren Verhältnissen die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft berechtigt war, je nach Bedarf des Betriebes die Zahl derjenigen Stellen zu vermindern, welche dem Kläger Aussicht auf Beförderung boten und dass ihm überall ein festes klagbares Recht, nach bestimmter Reihenfolge befördert zu werden, nicht zustand, vielmehr ihm nach § 1 seines Dienstvertrages nur ein Aufrücken in bessere Stellen verheissen war, wenn er die nöthige Qualifikation zeigen und zu gegründeten Beschwerden keine Veranlassung geben werde. Die Qualifikation des Klägers zur Beförderung stand aber jederzeit zur freien Beurtheilung der Dienstbehörde und es hing lediglich von deren Ermessen sein Aufrücken in höhere Stellungen ab. (Erk. des III. Civilsenats des Reichsger. vom 2/9. Juli 1889; Seuffert, Archiv Bd. XV S. 283 ff.)

v. O. **Eisenbahntransport-Gefährdung. Die Eisenbahntransport-Gefährdung seitens eines Eisenbahnbediensteten durch Vernachlässigung einer durch eine Dienstanweisung gebotenen Pflicht, indem er nach seiner Einsicht, um den Zug vor einer anderen, schlimmeren Gefahr zu sichern, sich zur Ausserachtlassung jener Dienstanweisung für berechtigt erachtete, ist nicht strafbar.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach den erstrichterlichen Feststellungen ist die für erwiesen erachtete Transportgefährdung dadurch verursacht, dass die dem betreffenden Zuge als Bremser beigegebenen Beschwerdeführer beim Halten desselben auf der ein starkes Gefälle habenden Station R. der Dienstanweisung für Bremser, Hilfsbremser und Schmierer zuwider ihre Bremsen gelöst haben. Dadurch ist, während die Lokomotive mit Pack- und Postwagen behufs Aufnahme eines Wagens losgekuppelt und nach einer Weiche gefahren war, der Rest des Zuges ins Rollen gekommen und in Lokomotive und Postwagen hineingefahren. — Wenn hiernach auch der von der Revision nicht angefochtene objektive Thatbestand des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B.'s ohne ersichtlichen Rechtsirrthum festgestellt ist, so genügt doch für den objektiven Thatbestand nicht das blosse Handeln gegen die Dienstanweisung, vielmehr ist zur Erfüllung des Thatbestand-Merkmales der Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten irgend ein Verschulden der Thäter erforderlich. — In dieser Beziehung stellt der Vorderrichter zwar fest, dass den Beschwerdeführern das starke Gefälle des Bahnhofes bekannt war, und dass sie deshalb ‚um so mehr ihre Pflicht, die Bremsen fest angezogen zu halten, erfüllen mussten, als — besonders bei der Länge und schweren Befrachtung des Zuges — die Gefahr eines Abrollens überaus nahe lag.' Er berücksichtigt aber andererseits die von den Beschwerdeführern vorgebrachte Entschuldigung, dass sie ‚die ganze Zeit des R.'schen Aufenthalts zum Schmieren der Räder gebrauchten und der Zugführer mit der Abfahrt nicht warte, bis sie zu ihren Bremsen zurückgekehrt wären und dieselben gelöst hätten; wären dieselben aber bei der Abfahrt des Zuges fest angezogen gewesen, so würde nach Angabe der Angeklagten der Zug zerrissen sein, wofür sie ebenfalls verantwortlich gemacht würden.' Der Vorderrichter hat nun nicht etwa diese Angabe der Beschwerdeführer für widerlegt erachtet, sondern bei der Strafzumessung selbst angenommen, dass ‚sie im übertriebenen Diensteifer, um den Zug vor einer andern Gefahr — des Zerreissens — zu sichern, gegen ihre Instruktion gehandelt haben. Bei dieser Sachlage kann die Vernachlässigung der den Beschwerdeführern obliegenden Pflichten nicht für genügend festgestellt erachtet werden. Denn wenn auch diese Pflichten zunächst in Instruktionen oder Dienstanweisungen aufgezählt sind, so wird doch durch letztere der Pflichtenkreis des Eisenbahnpersonals nicht erschöpft. Insbesondere versteht § 316 unter Nr. 2 unter den demselben obliegenden Pflichten nicht bloss diejenigen, welche in Dienstanweisungen ausdrücklich aufgeführt sind. Welche Pflicht den einzelnen Personen in den von der Dienstanweisung nicht vorgesehenen Fällen obliegt, ist eine in jedem Falle besonders zu beurtheilende thatsächliche Frage. Waren die Beschwerdeführer, sei es nach einer anderen Bestimmung ihrer Dienstanweisung, sei es ohne solche nach der Lage des Falles, verpflichtet, das Zerreissen des Zuges zu verhüten, so entstand ein Widerstreit der Pflichten, dessen Entscheidung objektiv nach der Lage des Falles, subjektiv nach der Einsicht der handelnden Personen zu beurtheilen gewesen wäre. Diese Entscheidung wird auch nicht entbehrlich, wenn man unterstellen könnte, dass nur die eine Pflicht, hier das Festhalten der Bremsen, durch die Dienstanweisung geboten war, denn derjenige, der durch Nichterfüllung einer allgemein vorgeschriebenen Obliegenheit im gegebenen Falle einen grösseren Nachtheil verhüten kann und dies einsieht, würde pflichtwidrig handeln, wenn er, gleichgültig gegen den darnach eintretenden Erfolg, sich darauf beschränkte, nach der Dienstanweisung zu handeln. Die hiernach erforderliche konkrete Beurtheilung kann auch nicht darin gefunden werden, dass der Vorderrichter das Verhalten der Beschwerdeführer als „übertriebenen Diensteifer" bezeichnet, da nicht ersichtlich ist, was er darunter versteht. Hält er es für übertriebenen Diensteifer, wenn die Beschwerdeführer selbst auf die Gefahr hin, wegen Instruktionswidrigkeit bestraft zu werden, die von ihnen gefürchtete Art der Transportgefährdung zu verhüten suchten, so würde er sich mit den eben entwickelten Grundsätzen in Widerspruch befinden." (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 14. Januar 1890; Entscheid. in Strafs. Bd. XX S. 290.)

Verschiedenes.

Eine neue Route nach Nordamerika.

Nach den „Colonies and India" ist eine Gesellschaft unter dem Namen „The North Canadian Atlantic Railway and Steamship Syndicate (Limited)" gegründet worden, deren Präsident der Lord Mayor von London ist. Das Kapital der Gesellschaft beträgt 50 000 £ für die Vorarbeiten und 4 Millionen Pfund Sterling für die Erbauung von Eisenbahnen, Docks und Dampfern. Das Projekt des Syndikates besteht in der Errichtung einer Eisenbahnlinie zwischen Quebec und einem Punkte im äussersten Osten der Labradorküste, wahrscheinlich St. Charles' Bay, von wo Dampfer von 20 Knoten Geschwindigkeit die Reise nach Milford Haven bequem in 94 Stunden zurücklegen können. Die Entfernung von St. Charles' Bay nach Milford beträgt blos 1 870 Seemeilen gegenüber 3 070 Meilen von Newyork nach Liverpool, so dass die neue Route der letzteren gegenüber etwa 60 Stunden erspart. Nimmt man die Distanz von Chicago (via Grand Trunck und North-Canadian-Eisenbahn) nach der Meerenge von Belle-Isle, so betrüge die Eisenbahnreise 1 870 Englische Meilen, somit etwa 47 Stunden. Dies macht bis Milford Haven einschl. der Seereise zusammen 141 Stunden oder 5 Tage und 21 Stunden, während dieselbe Reise von Chicago via Newyork 7 Tage und 9½ Stunden beansprucht.

Die neue Route würde also den Weg zwischen England und Chicago um 2 Tage lästiger Seefahrt abkürzen. Für den Eisenbahnbau hat die Gesellschaft von den betheiligten Regierungen (Canada und Neufundland) die nöthigen Ländereien zum Geschenk erhalten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Ernannt sind:

der ehemalige Direktor der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft von Finckh, bei dem Betriebsamt in Cottbus, unter Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor und der Regierungs-Baumeister Willert in Saarbrücken zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Versetzt sind:

die Regierungsräthe Weise, bisher in Hannover, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, Weymann, bisher in Köln, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover; der Eisenbahn-Maschineninspektor Hirsch, bisher in Saarbrücken, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Erfurt; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Stimm, bisher in Walsrode, unter Belassung in der gegenwärtigen Beschäftigung beim Bahnbau Hannover-Visselhövede nach Hannover.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Nachtrag XII zu Theil II Heft 1 des Süddeutschen Verbandsgütertarifes (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen Bayern-Elsass) vom 1. Mai 1882 ist auf Seite 6 der Frachtsatz des Spezialtarifs I Lutterbach-Brannenburg auf 2,51 ℳ zu berichtigen. (2011)

München, den 6. September 1890.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Sächs. Staatseisenbahnen. Der durch Hochwasser seit 4. d. Mts. gestörte Verkehr an den Elbkais zu Dresden und Riesa ist heute wieder aufgenommen worden. (2012)

Dresden, am 13. September 1890.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die ab 3. September l. J. infolge Hochwasser gemeldete Verkehrseinstellung auf der von unserer Station Aussig zum Elbelandungsplatze führenden Elbeschleppbahn war am 12. September l. J. wieder behoben. (2013)

Teplitz, am 13. September 1890.

3. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Lokal-Güterverkehr, sowie Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a. M. - Erfurt. Am 15. September d. J. wird die bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Emleben auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Die Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 10. September 1890. (2014)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif von den Deutschen Stationen des Deutsch-Polnischen Verbandes nach Alexandrowo bezw. Mlawa. In dem Gütertarif für den direkten Verkehr von den Deutschen Stationen des Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes nach Alexandrowo bezw. Mlawa vom 13. September 1889 erhält die auf der 2. Seite des ersten Nachtrages unter I 1 b enthaltene Bestimmung folgenden Zusatz:

„Die Weiterbeförderung der Güter von Alexandrowo bezw. Mlawa nach Russland ist durch Vorlage des von der Güterabfertigungsstelle zu Alexandrowo bezw. Mlawa mit einem bezüglichen Vermerke versehenen Frachtbriefes spätestens binnen sechs Wochen vom Tage des Eintreffens der Sendung in Alexandrowo bezw. Mlawa ab gerechnet nachzuweisen. Wird innerhalb der gedachten Frist die Weiterbeförderung nach Russland nicht nachgewiesen, so findet der vorstehende Tarif keine Anwendung."

Die vorstehende Bestimmung tritt am 1. November 1890 in Kraft. (2015)

Bromberg, den 12. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. September bis 31. Dezember l. J. ist für die Beförderung von **frischen Aepfeln und Birnen** in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehre aus der Schweiz nach bestimmten nichtschweizerischen Gebieten ein temporärer Exporttarif erschienen, welcher auch Frachtsätze für Basel Badischer Bahnhof transit und Waldshut transit enthält.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau, von welchem auch der Tarif unentgeltlich bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 10. September 1890. (2016)
Generaldirektion.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlen-Verkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. Januar 1888 und der Nachtrag II zum Anhange dieses Tarifs in Kraft. Beide Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Stationen: Wurzmes der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Schlan, Bahnhof und Schlan, Haltestelle der Prag-Duxer Bahn, sowie Trupschitz der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. In den Nachtrag II zum Anhang hat ausserdem eine Bestimmung wegen Aufhebung der Frachtsätze für Dux-Liptitz-Wächterhaus Aufnahme gefunden.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, den 11. September 1890. (2017)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Saarbrücken-Pfälzischen Verkehre. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab werden die Stationen Argenthal, Ellern, Heddesheim, Rheinböllen, Rheinböller-Hütte, Schweppenhausen, Simmern, Stromberg, Stromberger-Neuhütte und Windesheim in den Tarif für den bezeichneten Verkehr einbezogen.

Köln, den 11. September 1890. (2018)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Halsbrücke der Sächsischen Staatseisenbahnen in den direkten Oberschlesischen Kohlenverkehr (Anhang zum Breslau-Sächsischen Verband-Gütertarif) einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betreffenden Stationen und in unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 12. September 1890. (2019)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden. Auf Seite 10 der „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden" ist unter A I b dem Ausnahmetarif 3 der Artikel Baurit (Wocheinit = Thoneisenstein) hinzuzufügen und zwar mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an.

Dresden, am 12. September 1890. (2020)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

An Stelle der Bestimmungen in der Anlage 5 zum § 48 des Betriebsreglements zum Deutsch-Russischen Gütertarif Heft I kommen vom 1./13. Oktober a. St./n. St. 1890 für die Deutschen und Niederländischen Strecken die in der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands bezw. des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltenen Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände mit der Maassgabe zur Anwendung, dass es sich nicht um Gegenstände handelt, die nach den Bestimmungen des § 48 bezw. der Zusatzbestimmungen zum § 48 des Betriebsreglements zum Deutsch-Russischen Gütertarif Heft I von der Beförderung im direkten Verkehr ganz ausgeschlossen sind.

Für die Russischen Strecken bleiben die Bestimmungen der Anlage 5 zum § 48 des Betriebsreglements zum Deutsch-Russischen Gütertarif Heft I auch ferner in Geltung.

Die Stationen zu Eydtkuhnen, Thorn und Kattowitz werden, insoweit die Richtung von Russland in Frage kommt, die etwa nothwendig werdenden Aenderungen in der Verpackung veranlassen und die Kosten dafür dem Gute nachnehmen.

Bromberg, den 10. September 1890. (2021)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehr zwischen den Bayerischen Stationen Brannenburg, Bruckmühl und Rosenheim einerseits und Hamburg H andererseits kommen vom 15. d. Mts. ab Ausnahmefrachtsätze für Holzstöckl-Transporte in Ladungen von mindestens 10 000 kg zur Anwendung.

Näheres bei den Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen.

Hannover, den 11. Sept. 1890. (2022)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die betreffenden Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Der Nachtrag 3 zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband (Bekanntmachung vom 5. d. Mts.) kommt bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Barum, Heerte, Hoheweg, Immendorf, Lichtenberg, Osterlinde-Burgdorf, Salder und Thiede der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie der Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener, Stendal-Tangermünder und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vorläufig nicht zur Einführung.

Hannover, den 13. Sept. 1890. (2023)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1889 gültigen Tarifhefte 6 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) nach Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 13. September 1890. (2024)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 1. Oktober d. J. wird ein Nachtrag II zum Theil II des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Tarifvorschriften usw. enthält.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Güterabfertigungsstellen käuflich zu beziehen. (2025)

Elberfeld, den 10. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Nachtrag I zum Tarife, Theil II — Heft D. Dieser am 1. Oktober 1890 zur Einführung gelangende Nachtrag enthält:

1. Spezielle Tarifbestimmungen für die Güterüberfuhr in Pilsen.
2. Direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Aussig (Chemische Fabrik [Fabrikshof]) einerseits und den Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, sowie Beraun und Pilsen (K. K. St.-B.) andererseits.
3. Direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Svolenoves (P.-D. E. und St.-E.-G.) und den Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, sowie Pilsen (K. K. St.-B.).
4. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 (Cement, Kalk, Kalkstein etc.).
5. Neue Ausnahmetarife für Bier, Emballagen, Eisen und Stahl etc., Chemikalien und Rohzucker.
6. Berichtigungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der geschäftsführenden Verwaltung zum Preise von 20 kr. zu beziehen.

Prag, am 13. September 1890. (2026)
A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages IV zu Theil II. Mit 15. Oktober 1890 tritt ein Nachtrag IV

zu dem vom 1. Mai 1886 gültigen Gütertarif Theil II für den Triest-Fiume-Norddeutschen Verband in Kraft.

Derselbe enthält:

Bestimmungen über die zeitweilige Erhöhung der Frachtsätze durch Kurszuschlagstaxen, eine Aenderung der Bestimmungen über die Ueberfuhr in Breslau, eine Ergänzung des Verzeichnisses der Artikel der Ausnahmetarife, eine Bestimmung hinsichtlich der Frachtsätze für Danzig Weichselbhf., ferner die Aufnahme der Station Triest S. Sabbà, sowie Bestimmungen über die Bahnhofvorschrift für Sendungen nach Triest loco.

Exemplare des Nachtrages können bei unserer kommerziellen Direktion in Wien, bei unserer Betriebsdirektion in Budapest, bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Wien, den 11. September 1890. (2027)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Galiz.-Danziger Güterverkehr via Granica-Illowo. „Prolongation der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Getreide etc." Im Nachhange zu der, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 47 vom 18. Juni 1890 (Seite I) erfolgten Publikation wird zur Kenntniss gebracht, dass die rücksichtlich der im Tarife für den rubrizirten Verkehr enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. von Galizischen Stationen bis 1./13. September a./n. St. 1890 festgesetzten Gültigkeitsdauer bis auf weiteres prolongirt wird.

Wien, den 9. September 1890. (2028)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag VI zum allgemeinen Tarife, Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Am 1. Oktober l. J. gelangt oben genannter Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern, Aenderungen der speziellen Bestimmungen für bestimmte Transportgegenstände, Aenderungen der Tarifbestimmungen, betreffend Nebengebühren und Aenderungen der Güterklassifikation.

Wien, am 13. September 1890. (2029)
Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu den Heften II bis incl. V des Tarifs für die Beförderung von Gütern im diesseitigen Lokalverkehre, vom 1. Juni 1888, erscheint am 10. d. Mts. ein gemeinschaftlicher Nachtrag. (2030)

Amsterdam, den 8. September 1890.
Die Spezialdirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. Oktober d. J. wird für den Bereich der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn sowie der vormaligen Westholsteinischen Eisenbahn unter Aufhebung der allgemeinen und besonderen Bestimmungen, soweit solche in den Lokal-Personengeldtarifen und den dazu erschienenen Nachträgen dieser Bahnen vom 15. September 1887 bezw. vom 21. August 1877 enthalten sind, der Staatsbahn-Personengeldtarif (Theil I) vom 1. Mai 1889, sowie der hierzu diesseits herausgegebene Theil II vom 1. April 1889 zur Einführung gebracht.

Hierdurch treten die auf den älteren Preussischen Staatsbahnen für den Personenverkehr bestehenden Erleichterungen, soweit solche für den Bereich der vorgenannten verstaatlichten Bahnen nicht schon jetzt eingeführt sind, auch im Lokalverkehr sowie im Wechselverkehr derselben mit den älteren Preussischen Staatsbahnen in Kraft.

Ebenso tritt mit dem 1. Oktober d. J. für die erwähnten verstaatlichten Bahnen der für die älteren Preussischen Staatsbahnen bestehende Tarif für den Zeitkartenverkehr in Kraft. Soweit für den Bereich der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn die Preise für 1- und 3-Monatskarten und für den Bereich der Westholsteinischen Eisenbahn die Preise für 1-, 3- und 6-Monatskarten niedriger gehalten sind, als nach dem Staatsbahn-Zeitkartentarif, bleiben die desfallsigen billigeren Sätze noch bis zum 1. Dezember d. J. bestehen.

Die bis zum 30. November d. J. nach dem bisherigen Tarif zur Ausfertigung kommenden Zeitkarten bleiben auch über diesen Tag hinaus bis zum Ablauf der darauf vermerkten Zeit gültig.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der nach den für die Preussischen Staatsbahnen allgemein gültigen Grundsätzen umgerechneten Tarifsätze für den gewöhnlichen Verkehr von und nach Stationen der vorgenannten verstaatlichten Bahnen wird besonders bekannt gegeben werden.

Im übrigen ertheilen sämmtliche betheiligten Fahrkarten-Ausgabestellen sowie die Auskunftsstelle am Bahnhof Dammthor in Hamburg nähere Auskunft.

Altona, den 10. September 1890. (2031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden die auf der Bahnstrecke Allenstein-Soldau verkehrenden Züge auf dem zwischen Waplitz und Gutfeld eingerichteten Haltepunkte Bujaken behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten, und werden Fahr- und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Bujaken einerseits und Gutfeld, Hohenstein i. Ostpr., Neidenburg und Waplitz andererseits ausgegeben werden.

Die Abfahrtszeiten der Züge sind in dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Fahrplane enthalten.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

Bujaken-Gutfeld	3,9 km
„ -Hohenstein i. Ostpr.	15,5 „
„ -Neidenburg	13,1 „
„ -Waplitz	5,5 „

Gepäckstücke werden von Bujaken unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren. (2032)

Bromberg, den 10. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Be- und Entladefristen.

Vom 17. September d. J. ab werden für den Bahnhof Wilmersdorf-Friedenau die Be- und Entladefristen bezüglich derjenigen Interessenten, welche innerhalb eines Umkreises von 5 km von der Station entfernt wohnen, bis auf weiteres auf 8 Tagesstunden (einschliesslich der Mittagsstunden) herabgesetzt. (2033 MG)

Berlin, den 14. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Lieferung von 4200 qm Pflastersteinen im ganzen oder getheilt.

Termin
Sonnabend, den 27. September 1890,
Vormittags 10 Uhr,
im Büreau für den Bahnhofsumbau hierselbst. Bedingungen können daselbst eingesehen und gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 12. September 1890. (2034)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. October 1890.

Ortszeit.

1. Eutin-Lübeck.

Stationen.	1. Gemischt. Zug Morgens	3. Personen-Zug Morgens	5. Personen-Zug Nachm.	7. Personen-Zug Abends
	1. 2. und 3. Wagenklasse.			
Eutin .... ab	6^{40}	8^{20}	2^{18}	$6^{\underline{30}}$
Ottendorf .... „	6^{54}	—	×2^{30}	$6^{\underline{40}}$
Gleschendorf .... „	7^{05}	8^{40}	2^{40}	$6^{\underline{50}}$
Pansdorf .... „	7^{20}	8^{50}	2^{50}	$7^{\underline{05}}$
Schwartau .... „	7^{35}	9^{10}	3^{05}	$7^{\underline{15}}$
Lübeck .... an	7^{50}	9^{20}	3^{20}	$7^{\underline{30}}$

2. Lübeck-Eutin.

Stationen.	2. Personen-Zug Morgens	4. Gemischt. Zug Vorm.	6. Personen-Zug Nachm.	8. Personen-Zug Abends
	1. 2. und 3. Wagenklasse.			
Lübeck .... ab	7^{00}	10^{30}	2^{00}	$8^{\underline{00}}$
Schwartau .... „	7^{10}	10^{40}	2^{10}	$8^{\underline{10}}$
Pansdorf .... „	7^{20}	10^{55}	2^{20}	$8^{\underline{25}}$
Gleschendorf .... „	7^{35}	11^{10}	2^{35}	$8^{\underline{40}}$
Ottendorf .... „	×7^{40}	11^{20}	—	$8^{\underline{45}}$
Eutin .... an	7^{55}	11^{35}	2^{55}	$9^{\underline{00}}$

3. Ahrensboeck-Gleschendorf.

Stationen.	21.	23.	25.	27.	29.	31.
	Gemischte Züge					
	Morgs.	Morgs.	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends
	2. und 3. Wagenklasse.					
Ahrensboeck .... ab	6^{35}	8^{10}	10^{35}	2^{05}	$6^{\underline{20}}$	$8^{\underline{05}}$
Zuckerfabrik Ahrensboeck „	×6^{40}	×8^{15}	×10^{40}	×2^{10}	×$6^{\underline{25}}$	×$8^{\underline{10}}$
Brauner Hirsch .... „	×6^{45}	×8^{20}	×10^{45}	×2^{15}	×$6^{\underline{30}}$	×$8^{\underline{15}}$
Gleschendorf .... an	6^{55}	8^{30}	10^{55}	2^{25}	$6^{\underline{40}}$	$8^{\underline{25}}$

4. Gleschendorf-Ahrensboeck.

Stationen.	22.	24.	26.	28.	30.	32.
	Gemischte Züge					
	Morgs.	Morgs.	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends
	2. und 3. Wagenklasse.					
Gleschendorf .... ab	7^{40}	8^{50}	11^{20}	2^{50}	$7^{\underline{00}}$	$8^{\underline{45}}$
Brauner Hirsch .... „	×7^{50}	×9^{00}	×11^{30}	×3^{00}	×$7^{\underline{10}}$	×$8^{\underline{55}}$
Zuckerfabrik Ahrensboeck „	×7^{55}	×9^{05}	×11^{35}	×3^{05}	×$7^{\underline{15}}$	×$9^{\underline{00}}$
Ahrensboeck .... an	8^{00}	9^{10}	11^{40}	3^{10}	$7^{\underline{20}}$	$9^{\underline{05}}$

Das Zeichen × bedeutet, dass die Züge nur nach Bedarf halten.

Die Nachtzeiten (von $6^{\underline{00}}$ Abends bis $5^{\underline{59}}$ Morgens) sind durch Unterstreichung der Minutenziffern hervorgehoben.

Druck von Charles Coleman, Lübeck.



№ 74. 1890.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W, Landgrafen-Strasse 16.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 20. September 1890.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen bei.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Ueber den Sammelgutverkehr auf den Deutschen Eisenbahnen.

Im laufendenden Jahrgange der „Revue générale des chemins de fer" findet sich aus der Feder eines Französischen Eisenbahnfachmannes ein Artikel über unseren Sammelgutverkehr. Der Verfasser, Herr Mange, Hilfsarbeiter der Direktion der Orleans-Eisenbahngesellschaft ist auf dem Verkehrsgebiete zu Hause. Seine Mittheilung zeichnet sich durch eine klare sachliche Darstellung aus. Sie scheint nur ein Studium sein und als solches auf weitere Kreise anregend wirken zu sollen. Die Deutsche Fachpresse hat Mittheilungen ähnlicher Art nur selten gebracht. Es hat auch den Anschein, als wenn der erwähnte Artikel ohne Einblick in der Regel nach als geheim geltende Abmachungen nicht hätte abgefasst werden können und mag darin ein Grund liegen, dass mancher Leser erst aus dem Munde eines Ausländers Einzelheiten über geschäftliche Vorgänge des Verkehrslebens seiner Heimath erfährt, bei denen er vielleicht passiv betheiligt ist, ohne es zu wissen.

Bei dem weitgehenden Interesse, welches an allen Erscheinungen unseres Verkehrslebens genommen wird, namentlich dann, wenn Soll und Haben dabei in Frage kommt, haben wir es für zweckmässig erachtet, die Aufmerksamkeit auf die Worte des Französischen Fachmannes zu lenken. Wir bemerken aber vorweg, dass das Mitgetheilte nicht etwa ein Spiegelbild unserer eigenen Auffassung sein soll, was leicht vermuthet werden könnte, weil wir an demselben keine Kritik üben, noch auf eine Prüfung der Einzelheiten eingehen. Grundsätzlich haben wir es zu vermeiden gesucht, auf einem Gebiete, wo die verschiedensten Interessen berücksichtigt sein wollen, eine Ansicht auszusprechen, da diese nur gar zu leicht zu Missdeutungen führen könnte. Möge der Leser selbst urtheilen.

Mr. Mange sagt:

Der Sammelgutverkehr hat vielfach zu lebhaften Auseinandersetzungen Veranlassung gegeben, er hat ebenso viel Anhänger und Gegner und die wechselseitigen Ansichten sind oft genug in der Presse vertreten bezw. bekämpft worden. Wir wollen in diese Erörterungen auch nicht eingreifen, wir wollen in einem weit über unserer Zuständigkeit liegenden Meinungsaustausch weder für noch gegen sprechen. Nur einige Hinweise — so vollkommen als möglich — wollen wir über die Einrichtung des Sammelgutverkehrs desjenigen Landes geben, wo er gross geworden ist, über seine nunmehr zehnjährige Entwickelung und auch über die Vortheile, auf welche das Publikum bei Anwendung dieses Verkehres rechnen darf.

Eine Haupteigenthümlichkeit des im Jahre 1878 im ganzen Deutschen Reiche eingeführten Gütertarifes liegt in dem grossen

Preisunterschiede, welcher zwischen den Frachtsätzen voller Wagenladungen und denen unvollständiger Wagenladungen besteht. 1888 war der durchschnittliche Satz für 1 tkm für Ladungen von je 5 oder 10 t 4,06 ₰, der für Frachtstückgut dagegen 11,99 ₰. Der eingeführte Tarif gibt dem Versender für seinen geschäftlichen Nutzen die Anregung, die Tragfähigkeit eines Wagens durch Zuladung verschiedenartiger Güter auszunutzen, damit er entweder den Frachtsatz für volle Wagenladungen der allgemeinen Tarifklasse, welche für alle Güterarten derselbe ist, erzielt oder gar den des Ausnahmetarifes für Ladungen, falls es ihm gelingt, Güter gleicher Gattung zu einer vollen Ladung zu vereinigen.

Der Gütertarif von 1878 ermuntert also zur Bildung von Sammelgut, weil auf diese Weise eine wesentliche Herabminderung der Beförderungskosten zu erwarten steht und es ist erklärlich, wenn die Deutsche Geschäftswelt den grösstmöglichsten Vortheil aus diesem Umstande zu ziehen bestrebt ist. Selten kann aber der Kaufmann allein eine Sammelgutladung zusammenbringen; er verschickt seine Waare nach allen Richtungen und fehlt es ihm für die Empfangnahme und Wiederweiterbeförderung der Waaren an den nöthigen Agenten. Deshalb ist ein Vermittler unentbehrlich und so hat der Sammelladungsverkehr einen besonderen Geschäftszweig gross gezogen, welcher aus dem bei den Beförderungskosten erzielten Nutzen sich lebensfähig erhält und auch dem Versender noch einen Vortheil gestattet.

Diese Art des Speditionsgewerbes zählt von demselben Tage ab, wo der erwähnte Gütertarif in Kraft trat. Schon vor dem amtlich als Einführungstag des neuen Tarifes angegebenen 1. Januar 1878 war die Bildung von Gesellschaften für den Sammelgutverkehr eine vollendete Thatsache und zahlreiche Mittheilungen in den Zeitungen unterrichteten das Publikum von den lästigen Bedingungen, welche es bahnseitig beim gewöhnlichen Stückgutverkehr zu erwarten hätte und von den Vortheilen, welche bei Inanspruchnahme der Sammelgutspediteure zu erlangen sein würden.

Die zu der Zeit von den Speditionsfirmen aufgegebenen Tarife gewährten dem Versender — verglichen mit dem Gewinn des Spediteurs — nur einen recht bescheidenen Nutzen. So z. B. kostete die Beförderung von Stückgut von Aachen nach Berlin durch Vermittelung des Spediteurs 60 ℳ für die Tonne, gegen 71,30 ℳ nach dem bahnamtlichen Stückguttarif, während der Spediteur selbst für die Beförderung in Wagenladungen nach dem 5 000 kg-Tarif nur 44,20 ℳ, nach dem 10 000 kg-Satz sogar nur 39 ℳ zahlte. Der Nutzen des Spediteurs betrug also im ersten Fall 16 ℳ, im zweiten 21 ℳ, während dem Versender nur 11 ℳ gut gebracht wurden, obgleich dem letzteren auch noch das Rollgeld und erhebliche Versicherungsprämien zufielen.

So gering der Antheil des Publikums auch blieb, so bestand doch ein wirklicher Nutzen, den der Versender sich nicht anders, als durch den vermittelnden Spediteur verschaffen konnte. Die Spediteure hatten von Anfang an eine gute Kundschaft. Dadurch konnten sie ihren Transporten eine gewisse Regelmässigkeit geben, die Lagerung in den Speichern verkürzen und namentlich den Vortheil erlangen, die Güter in Wagen von 10 t Tragkraft zu befördern. Die beiden ersten Punkte kamen dem Versender zu gut, der dritte Punkt erhöhte wesentlich den Nutzen des Spediteurs, alle zusammen waren geeignet, dem Sammelgutgeschäft einen förderlichen Aufschwung zu geben.

Bei einem so einträglichen Geschäft konnte der Wettbewerb nicht ausbleiben. Die Geschäfte für den Sammelgutverkehr vermehrten sich und machten sich einen Tarifkrieg. Einige Zeit hatte das Publikum Nutzen davon, die Tarife der Spediteure gingen wesentlich herab. Aber dieses Vergnügen nahm bald ein Ende. Die kapitalkräftigsten Firmen machten die anderen kampfunfähig und erhöhten darauf ihre Transportsätze. Die Geschäfte aber, welche sich in diesem Kampf als gleich kräftig erwiesen hatten, traten mit den älteren zu einem Syndikat zusammen.

In den meisten grossen Städten, wie in Berlin, Breslau, Hamburg, Mannheim, Aachen usw. bildet die Gesammtheit oder die Mehrzahl der Speditionsgeschäfte ein Syndikat mit durchgeführter Organisation und strengen Satzungen.

Um die Bedeutung dieser Vereinigungen besser zu veranschaulichen, den darin herrschenden Geist zu zeigen, erscheint es nützlich, einige Auszüge aus den Satzungen des Berliner Syndikats zu geben, welches den bestverwalteten Ring von 30 grossen Speditionshäusern bildet. Man gewinnt dadurch auch Kenntniss der von den Spediteuren berechneten Tarife.

§ 1. Zweck der Vereinigung ist, für die verschiedenen, von den Berliner Speditionshäusern ausgeführten Geschäfte Mindestgebühren festzusetzen, welche von keinem Mitgliede bei Vermeidung der nachfolgenden Strafen unterboten werden dürfen (folgen die Strafbestimmungen).

§ 2. Die diesen Mindestbeträgen unterliegenden Verrichtungen sind:

a) Transporte aller Art,
b) Rollfuhren aller Art,
c) alle anderen nicht unter a und b fallenden Leistungen, sofern diese nicht ausdrücklich in den Vereinssatzungen ausgeschlossen sind.

§ 5. Die Festsetzung der Mindestgebühren auf der in den §§ 3 und 4 gegebenen Grundlage liegt einem Tarifausschuss ob, der auch ermächtigt ist, für eine bestimmte Leistung bezw eine gegebene Transportbeziehung Ausnahmspreise zu bestimmen, sofern die Festsetzung derartiger Sätze als im allgemeinen Interesse der Speditionshäuser liegend anerkannt wird.

Gegen die Entscheidung des Tarifausschusses steht die Berufung an den Aufsichtsrath zu, welcher aus Mitgliedern des Verwaltungsrathes, des Syndikats und 2 Mitgliedern der Vereinigung Berliner Spediteure gebildet wird.

§ 6. Der Tarifausschuss umfasst 5 Mitglieder. Zwei gehören dem Verein Berliner Spediteure und der Berliner Speditions- und Lagerhaus-Gesellschaft an, die übrigen drei werden aus der Zahl der anderen Spediteure gewählt.

Der Generalsekretär des Syndikats ist auch Sekretär des Tarifausschusses.

§ 9. Wenn ein Mitglied für eine nicht im Tarif des Syndikats vorgesehene Leistung oder Verkehrsbeziehung eine Gebühr eingeführt hat, ist dasselbe verpflichtet, unverzüglich den angewendeten Tarif dem Generalsekretär mitzutheilen.

Letzterer unterrichtet seinerseits sämmtliche Mitglieder über die neue Tariffestsetzung, sofern letztere nicht durch den Tarifausschuss als den Vereinssatzungen widersprechend, abgeändert worden ist. Dann wird die so festgesetzte Gebühr vom Tage der Bekanntmachung ab für alle Mitglieder maassgebend.

§ 19. Zuwiderhandlungen gegen das gegenwärtige Uebereinkommen unterliegen der Prüfung durch ein Schiedsgericht, welches für jeden einzelnen Fall zusammentritt. Ein Mitglied ernennt der Verwaltungsrath oder der Kläger, das andere der Beklagte. Wird eine Einigung unter den Schiedsrichtern nicht erzielt, so ernennt der Verwaltungsrath ein 3. Mitglied.

Alle Mitglieder unterwerfen sich bezüglich aller auf die Vereinssatzungen Bezug habenden Fälle diesem Schiedsgericht.

§ 22. Jedes Mitglied ist bei Vermeidung einer Strafe von 20—1 000 ℳ verpflichtet, von jeder zu seiner Kenntniss kommenden Uebertretung der Vereinssatzungen dem Verwaltungsrath Anzeige zu machen.

§ 23. Zuwiderhandlungen gegen die Vereinssatzungen werden wie folgt bestraft:

a) für jede nachweisbar absichtlich begangene Uebertretung 5 000 ℳ,
b) für jede andere Uebertretung nach Ermessen des Schiedsgerichtes 20—1 000 ℳ.

§ 27. Um die Zahlung der in den vorhergehenden Paragraphen angeführten Abgaben sicher zu stellen, hat jedes Mitglied bei der Kasse des Syndikats eine Kaution von 5 000 ℳ zu hinterlegen.

Man sieht, die Vorschriften sind streng. In einigen Paragraphen wird selbst der Fall vorgesehen, dass ein Mitglied, sei es durch eine Mittelsperson, sei es durch Rückvergütungen versuchen könnte, sich den Vereinsvorschriften zu entziehen, um billigere Angebote machen und dadurch den grössten Theil der Kundschaft an sich ziehen zu können.

Dank dieser Vorsicht haben die dem Syndikat der Sammelgut-Spediteure angehörenden Firmen jede Konkurrenz lahm gelegt. Abgesehen von der Leichtigkeit, ihre Tarife nach Be-

lieben zu wählen, gewährt dieser Ring einen anderen höchst wichtigen Vortheil, unvollständige Ladungen leicht zu ergänzen. Täglich wird bei den Syndikatsfirmen eine Liste in Umlauf gesetzt, auf welcher genau angegeben ist, welche Güter, für welche Richtung und bei welcher Firma dieselben aufgegeben sind. Die Firma, welche die grösste Menge aufzuweisen hat, erhält die bezüglichen Transporte der übrigen Spediteure zugetheilt und bildet die vollen Wagenladungen. Der Nutzen wird nach Maassgabe des aufgegebenen Gewichtes auf jede Firma vertheilt.

Bei dieser Organisation ist es selten, dass sich keine 10 t Ladung zusammenfindet, um so weniger, als man unbedenklich die Waare einige Tage auf dem Speicher liegen lässt, wenn Ursache vorliegt, anzunehmen, dass nach dieser Frist eine volle Ladung zusammen sein wird. In grossen Städten ist daher eine Sammelgutladung von nur 5 t eine Ausnahme.

In den meisten Orten richten die Spediteure ihre Lagerräume auf den Bahnhöfen selbst ein. Diese Geschäftserleichterung bleibt mehr oder weniger von dem guten Willen der Eisenbahnverwaltungen abhängig und — wie wir noch sehen werden — ist die Stellungnahme der Verwaltungen gegen die Speditionsgeschäfte nicht überall die gleiche. Nichtsdestoweniger erlangen die Spediteure mehr oder weniger günstige Plätze auf den Stationen. Bald treffen sie ihre Einrichtungen ganz auf eigene Kosten, bald werden ihnen Räume bahnseitig vermiethet. In der Regel bestehen die Anlagen aus einer kleinen bedeckten Ladebühne, welche einerseits am Geleise, andererseits an der Zufuhrstrasse liegt.

Der Miethswerth dieser Räume wird natürlich je nach Bedeutung der Stationen recht verschieden bemessen. Während in Frankfurt 1—3 *M.* für 1 qm jährlich gezahlt werden, werden in Berlin 3—8 *M.* erhoben.

Sind die Güter angesammelt und in die Speicher gebracht, so beginnt das sortiren. Der Spediteur trifft die Auswahl nach seinem Ermessen und übergibt geschlossene Ladungen an die Bahnverwaltung.

Der Spediteur sucht natürlich sich solche Wagen zu verschaffen, welche den grössten Rauminhalt gewähren. In dieser Beziehung ist er oft von dem guten Willen der unteren Bahnbeamten abhängig. Im allgemeinen werden offene Wagen vorgezogen, weil sie, mit Plänen überspannt, mehr Güter aufzunehmen vermögen, als bedeckte. Diese Pläne, welche der Spediteur sich selbst beschafft, machen sich bald bezahlt.

Einige grosse Firmen haben sich Spezialwagen bauen lassen, dreiachsige Wagen von 12 t Tragfähigkeit.

Das Schreibwerk wird in folgender Weise behandelt.

Die zu jeder Einzelsendung gehörigen Frachtbriefe werden ladungsweise in einen Umschlag gebracht und dann durch die Post an den befreundeten Spediteur der Zielstation geschickt. Für die Bahnverwaltung wird ein einziger Frachtbrief bezw. Begleitschein über eine volle „Sammelgutladung" ausgestellt. Der Spediteur braucht also nur eine Karte zu schreiben, jedenfalls ein höchst einfaches Verfahren.

Das Sammelgutgeschäft ist für grössere Plätze geeignet, wo der Verkehr hinreichend bedeutend ist, um den Spediteuren das Ansammeln von Gut im Umfang einer 5 t-Ladung für eine bestimmte Richtung in wenigen Tagen zu ermöglichen. Aber die kleinen Plätze sind von diesem Verkehr deshalb nicht ganz ausgeschlossen, weil für sie die Umexpedition anwendbar ist. Um z. B. eine Sendung Stückgut von Düren nach Grünau bei Berlin zu schaffen, wird dieselbe zum gewöhnlichen Tarif bis Köln befördert, geht ab dort mit einer Sammelladung bis Berlin und schliesslich von Berlin bis Grünau wieder zum allgemeinen Stückgutsatz. Wegen der Kosten der Umexpedirung lohnt sich indessen diese Beförderungsweise nur für lange Strecken, es ist daher nicht zu verkennen, dass das System des Sammelgutverkehrs die kleinen Plätze den grossen Städten gegenüber benachtheiligt.

Wir kommen jetzt auf das interessanteste Gebiet des Gegenstandes, d. h. die von den Sammelgut-Spediteuren erhobenen Sätze. Wir müssen vorausschicken, dass es keine festen Regeln für dieselben gibt, dass die Gebühren von den einzelnen Plätzen beziehungsweise dem Wettbewerb abhängt, welcher zwischen den dort ansässigen Speditionsfirmen besteht, von dem Umstande, ob die Agenten leicht eine Wagenladung zusammenbringen können oder nicht und schliesslich von den Verkehrsgelegenheiten, welche für diese oder jene Richtung bestehen.

Es kommt nicht selten vor, dass zwischen zwei Orten der vom Spediteur diktirte Tarif wesentlich verschieden ist, je nachdem der Transport in der einen oder anderen Richtung vor sich geht. Das lehren folgende Beispiele:

1. Aachen-Berlin (600 km)
   von Aachen nach Berlin . . . 60,50 *M.* für die Tonne
   von Berlin nach Aachen . . . 48,00 „ „ „ „
   Unterschied 12,50 *M.* = 26 %.
2. Köln-Berlin (551 km)
   von Köln nach Berlin . . . 37,00 *M.* für die Tonne
   von Berlin nach Köln . . . 40,00 „ „ „ „
   Unterschied 3,00 *M.* = 8 %.
3. Mannheim-Berlin (617 km)
   von Mannheim nach Berlin . . 42,00 *M.* für die Tonne
   von Berlin nach Mannheim . . 55,50 „ „ „ „
   Unterschied 13,50 *M.* = 32 %.

Oft hat man in Frankreich gegen die Ungleichheit der Ausnahmetarife protestirt und auf die durch sie hervorgerufenen Willkürlichkeiten hingewiesen. Nun, der Sammelgutverkehr fordert dieselbe Kritik heraus.

Da wir nicht die Tarife aller Orte erörtern können, so greifen wir Berlin heraus, auf welches ungefähr ein Zehntel des gesammten Deutschen Sammelgutverkehrs entfällt. Dort hat das Sammelgutgeschäft den günstigsten Boden, deshalb können die von den Spediteuren berechneten Gebühren anderen Deutschen Städten gegenüber als die niedrigsten angesehen werden.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Unfälle auf den Oesterreichen Staatsbahnen.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat über die vom Juli bis einschliesslich September dieses Jahres auf ihren Linien stattgehabten 8 Eisenbahnunfälle und über die Ursachen derselben folgende zusammenfassende, mancherlei neue Daten enthaltende Darstellung den Tageblättern zugesendet.

„Löbliche Redaktion! Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat in den Wiener Tageblättern vom 9. v. Mts. die beiden Eisenbahnkatastrophen bei Völs und Blowitz besprochen.

Bei dem begreiflich grossen Interesse, welches das Publikum für die Sicherheit des Verkehres hat, und bei dem Umstande, als seither noch weitere Eisenbahnunfälle zu beklagen sind, sollen nachstehend die in diesem Sommer bei den Staatsbahnen vorgekommenen Unfälle mit ihren Ursachen aufgezählt werden, soweit die Erhebungen über dieselben derzeit vorliegen.

1. Bei der Entgleisung des Schnellzuges Langenlebarn nächst Tulln am 1. Juli d. J. wurde nachträglich die unrichtige Verwendung einer Maschine, beziehungsweise die nicht ausreichende Ausrüstung derselben konstatirt.

2. Bezüglich der Entgleisung eines Personenzuges bei Völs nächst Innsbruck am 3. v. Mts. wurde bisher als die Ursache eine „schlechte Bahnstelle" angenommen, hervorgerufen durch Unterwaschung des Innflusses, nachdem die vereinzelt aufgetauchte Behauptung des Vorhandenseins von morschen Schwellen durch den sofort eingeholten amtlichen Befund widerlegt war. Die nachträglich vorgenommene Untersuchung der Entgleisungsstelle durch einen Probeschacht bis auf die Tiefe von 2,565 m, Wasserspiegel des Innflusses 0,55 m unter der Schachtsohle, hat aber ergeben, dass das gesammte Material in demselben festgelagert war und Schichtenweise mit dem Spitzkrampen gelockert werden musste, ungeachtet es zur Zeit und

auch die vorangehenden Tage heftig regnete. Die ursprünglich und in der hierortigen Aeusserung vom 9. v. Mts. angenommene Unterwaschung ist somit als nicht vorhanden nachgewiesen worden. Da jedoch die „schlechte Bahnstelle“ gleichwohl vorhanden war, muss dieselbe unmittelbar vor dem Vortrain des entgleisten Zuges durch äussere atmosphärische Einflüsse oder ebenfalls durch die Einwirkung der Maschine entstanden sein. Mit Bestimmtheit kann dieses jedoch in dem vorliegenden Falle umsoweniger konstatirt werden, als auch nicht ausgeschlossen ist, dass gleichzeitig auch eine grössere Schnelligkeit des Zuges mit eingewirkt hat.

3. Die Entgleisung eines Personenzuges in der Nacht vom 5. auf den 6. v. Mts. nächst der Station Blowitz bei Pilsen fand in Folge des Einsturzes eines Objektes in einem 17 m hohen Damme statt. Die Erhebungen haben ergeben, dass bei den Widerlagern des Objektes, sowie bei dem gesammten sichtbaren, aus zugehauenen Quadern solid hergestellten Mauerwerke keine Veränderung eingetreten, dass jedoch der seinerzeit auf ausdrücklichen Wunsch der Anrainer behufs Absonderung des Gehweges von dem Bachgerinne angebrachte, auf dem gewachsenen Boden unterhalb der Bachsohle aufgestellte Mittelpfeiler von den plötzlich anstürmenden Wassermassen bis zur Tiefe von 5 m unterwaschen worden ist.

Bei der bald nach der Katastrophe vorgenommenen behördlichen Augenscheinaufnahme wurden bei 4 der etwa 8 km seitlich gelegenen Teichen jene Dammdurchbrüche konstatirt, durch welche nach der Aussage der vernommenen im Alter von 50 bis 80 Jahren stehenden Gedenkmänner noch nie dagewesene Wassermassen den Weg zu dem Bahnobjekte gefunden haben.

Nachdem ferner durch Zeugen festgestellt ist, dass der seit mehr als 20 Jahren in nächster Nähe stationirte, sehr verlässliche Wächter noch um 10 Uhr Abends, also unmittelbar vor der Katastrophe, das Objekt wegen des niedergegangenen Wolkenbruches speziell untersucht hat, ohne etwas Auffälliges an demselben oder auch nur eine grössere Wassermasse wahrzunehmen, und nachdem andererseits die Gedenkmänner aussagten, dass der Dammdurchbruch bei den Teichen um $10^1/_2$ Uhr Abends erfolgte, wovon jedoch den Bahnorganen keinerlei Meldung erstattet worden ist, kann kein Verschulden von Bahnbediensteten an dem Einsturze des Objektes und an der dadurch hervorgerufenen Katastrophe angenommen werden. Die Untersuchung über die Beschwerden bezüglich verspäteten Eintreffens der Hilfszüge, sonstigen Mangels an Entgegenkommen der Bediensteten in den benachbarten Eisenbahnstationen Blowitz und Nezwiestitz, sowie über Fehlen von Wagen bei der Ankunft in Pilsen hat ergeben, dass die Hilfszüge — einen Fall allerdings ausgenommen — so schnell verlangt und abgelassen worden sind, als es bei der Schwierigkeit der Verständigung der nächsten Stationen zur Nachtzeit und während eines Unwetters, dann bei der infolge des Gewitters unterbrochenen telegraphischen Verbindung überhaupt möglich war, dass ferner von keiner Seite gegen die Bahnärzte oder die übrigen Bediensteten spezielle Klagen vorgebracht wurden, dass aber die Letzteren nachgewiesen haben, zur Linderung der persönlichen Qualen und Unannehmlichkeiten der Reisenden Alles gethan zu haben, was in ihren Kräften war, und dass sie hierfür auch eine Reihe von Danksagungen nachzuweisen vermochten; dass endlich für die nach Pilsen gebrachten Reisenden die von den Aerzten angegebene Zahl von Wagen telegraphisch bestellt war und nur darum in dieser Beziehung hie und da ein Mangel eingetreten ist, weil einzelne Reisende, ohne Rücksicht auf andere Passagiere, die Wagen für sich allein in Anspruch genommen haben, ohne dass dieses bahnseitig gehindert werden konnte.

4. Die Entgleisung eines gemischten Zuges in der Station Ziersdorf (oberhalb Tulln) am 15. v. Mts. ist durch falsche Wechselstellung in gleichzeitiger Anwesenheit des Wächters und Ablösewächters entstanden.

5. Der Zusammenstoss eines Zuges mit drei aus der Station Weiz (Steiermark) entrollenden Wagen fand zur Zeit des grossen Orkanes statt, welcher am 21. v. Mts. in Mittel- und Obersteiermark wüthete. Die Untersuchung hat zwar herausgestellt, dass alle Anstrengungen gemacht worden sind, um die ins Rollen gekommenen Wagen aufzuhalten, dass die Unterlegung derselben jedoch nicht ausreichend vorgenommen war.

6. Die Entgleisung eines Lastzuges am 24. v. Mts. bei Limberg-Meissau (nächst Eggenburg in Niederösterreich) ist dadurch hervorgerufen worden, dass eine Anzahl leerer, vorschriftsmässig geschlossener Güterwagen von einem bei gleichzeitig heftigem Gewitter mit ungewöhnlicher Gewalt plötzlich anprallenden Sturm umgestürzt worden ist.

7. Bei der Entgleisung eines Lokal-Personenzuges nächst dem Wiener Kaiser Franz Josefbahnhofe am 1. d. Mts. wurde an Ort und Stelle der ordnungsmässige Zustand des Oberbaues, sowie auch weiter konstatirt, dass der betreffende Wechsel vollkommen richtig funktionire. Infolge dessen ist zunächst ein Wagenachsenbruch als die wahrscheinliche Ursache angenommen worden. Bei der genauen Untersuchung aber konnte ein solcher Bruch nicht ermittelt werden; wohl aber ergab eine vorgenommene Probe als ausser Zweifel stehend, dass der Wechsel seitens der Central-Weichenstelle während der Fahrt des Zuges, d. i. zwischen dem rückwärtigen Räderpaare des vorhergehenden und dem vorderen Räderpaare des nachfolgenden Wagens umgestellt worden ist. Durch diese streng verbotene Handlungsweise ist der Umstand allein zu erklären, dass die Maschine mit Tender, Gepäck- und 2 Personenwagen den Wechsel anstandslos passirt hatte, dass die Zerreissung des Zuges beim 3. Wagen begann, vor dessen Passirung muthmaasslich die Umstellung stattfand, und dass sonach 3 Wagen, wovon einer umgestürzt, sich entgleist vorfanden, während die beiden letzten Wagen des Zuges vollkommen richtig auf dem andern, d. i. auf dem Einfahrtgeleise zu stehen kamen.

Als Motiv dieser verbotenen Handlungsweise muss die Absicht angenommen werden, einer gleichzeitig ausserhalb des Wechselabschlusses behufs Traversirung der Weiche und des Ausfahrtgeleises auf dem Einfahrtgeleise wartenden, nach dem Bahnhofe rückkehrenden Maschine möglichst bald den Einlass zu gewähren. Der betreffende Wächter behauptete zwar, sofort nach der Katastrophe den Wechsel richtig gestellt und auch nicht umgestellt zu haben; der bei demselben jedoch anwesend gewesene Aushilfswächter legte das ausdrückliche Geständniss der thatsächlich vorgenommenen Wechselumstellung während der Fahrt des entgleisten Zuges über den Wechsel ab.

8. Der am 6. d. erfolgte Zusammenstoss eines Personenzuges mit leeren Wagen in der Station Sigmundsherberg-Horn (Niederösterreich) wurde dadurch hervorgerufen, dass der diensthuende Beamte ausser Acht liess, die von einem vor 7 Stunden eingetroffenen, in dieser Station zur Auflösung gelangenden Zuge zurückgebliebenen leeren Wagen auf ein anderes Geleise umstellen zu lassen, und dass der Vorstand dieser Station sich darauf verlassen hatte, dass der Verkehrsbeamte diese Umstellung verfügen werde.

Vorstehende Aufzählung ist pflichtmässig, ohne jeden Rückhalt geschehen. Die Generaldirektion will nicht darauf verweisen, dass das ihr unterstehende Netz von 7 000 km grösser ist, als jenes von 3 der grössten Oesterreichischen Privatbahnen zusammengenommen, und dass Eisenbahnunfälle sich auf einem grösseren Gebiete naturgemäss häufiger ergeben müssen; sie will auch nicht darauf verweisen, dass in und ausser Oesterreich Privat- und Staatsbahnen gleichzeitig ebenfalls wiederholt heimgesucht worden sind; im Gegentheil kann und will nicht in Abrede gestellt werden, dass die Anzahl der hier vorgekommenen Unfälle innerhalb kurzer Zeit, und insbesondere auf einer und derselben Linie, eine bedauerlich grosse ist, sowie dass in 6 von den aufgezählten 8 Fällen die Schuld fast oder ganz in den dienstlichen Dispositionen, bezw. in den Unterlassungen der eigenen Bediensteten zu suchen ist, welche der verdienten Bestrafung unnachsichtlich zugeführt werden.

Wenn durch diese offene Darlegung und durch entsprechende Vorkehrungen das Vertrauen ungeachtet dieser Unfälle noch gerechtfertigt ist, so muss noch insbesondere hervorgehoben werden, dass in keinem einzigen der aufgezählten Fälle — auch nicht die Katastrophe von Blowitz ausgenommen — der Zustand des Bahnkörpers und der zugehörigen Ausrüstung oder des Fahrparkes mitwirkend gewesen ist, dass auch keiner dieser Unfälle sich aus Anlass der durch Einführung des Kreuzer-Zonentarifes gesteigerten Personenverkehrs ereignet hat, und dass endlich auch in diesem Augenblicke neben einzelnen pflichtvergessenen Bediensteten auch jener grossen Anzahl hiesiger Organe mit Anerkennung gedacht werden muss, welche ihrem verantwortungsvollen Dienste stets, insbesondere aber bei den in der letzteren Zeit gerade wieder die Oesterreichischen Staatsbahnen vorzugsweise schwer heimsuchenden Elementarereignissen, mit seltenem Pflichteifer und persönlicher Aufopferung obliegen.

Wien, am 9. September 1890.

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.“

Unfall- und Krankenversicherung.

Das K. K. Ministerium des Innern hat über diesbezügliche Anfragen entschieden a) dass die politischen Behörden erster Instanz auch bei Unfällen, welche sich in den bei der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen versicherten Betriebe ereignen, berufen erscheinen, die Erhebungen im Sinne des § 31 des Unfall-Versicherungsgesetzes zu pflegen; b) dass die politischen Behörden erster Instanz die Anzeigen über Unfälle in versicherungspflichtigen Betrieben der Eisenbahnen, gleichwie die Verständigung von der Einleitung der Unfallserhebungen unmittelbar an die berufsgenossenschaftliche Versicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen zu übermitteln haben, da die bisher gepflogene Uebermittelung, derselben an die territoriale Versicherungsanstalt, in deren Sprengel der Unfall sich ereignet hat, geeignet wäre, das von der berufs-

genossenschaftlichen Versicherungsanstalt einzuleitende Verfahren zur Feststellung der Entschädigungsansprüche unliebsam zu verzögern und zu erschweren.

Regulirung des Eisernen Thores.

In Gegenwart des Ungarischen Ministerpräsidenten, des Oesterreichischen und des Ungarischen Handelsministers, des ersten Sektionschefs im Ministerium des Aeussern, sowie des Serbischen Ministerpräsidenten wurden am 15. d. Mts. die Arbeiten zur Beseitigung der Schifffahrthindernisse auf der unteren Donau zwischen Alt-Moldova und Turn-Severin in feierlicher Weise inaugurirt. (Die Bedeutung dieses Ereignisses und dessen technische Seite werden wir demnächst besprechen. Anm. des Ref.)

Stand der Obst- und Wildbaumkulturen längs der Oesterreichischen Eisenbahnen zu Ende 1889.

Auf den 15136 km langen Eisenbahnstrecken waren: A. an Obstbäumen 348993 Stück gegen 335831 Stück im Vorjahre, daher um 13162 Stück mehr gepflanzt. Im Durchschnitte ergeben sich für das Kilometer 23 Obstbäume gegen 22 im Vorjahre. Ausserdem besitzen einzelne Bahnen auch noch Bestände von Maulbeersträuchern. Die Südbahn hat aus diesen Pflanzungen einen Ertrag von 950,25 fl. gegen 1550 fl. im Vorjahre erzielt, welcher Ausfall eine Folge der Wurzelkrankheit bei den Maulbeerpflanzen ist. Nur die Nordwestbahn hat noch aus ihren Obstbaumpflanzungen in der 9 km langen Strecke Caslau-Sedletz-Kuttenberg einen Ertrag von 235 fl. somit 26,11 fl. für das Kilometer erzielt. (Es wäre zu wünschen, dass alle Bahnen wo sich der Boden hierfür eignet, diesen leider bisher nur seltenen Beispiele folgen.) B. An Wildbäumen und Wildsträuchern waren vorhanden a) 3529298 Stück Einzelpflanzungen oder 233 Stück für das Kilometer, b) 5347628 m Reihenpflanzungen oder 353 m für das Kilometer, c) 4049064 m² geschlossene Bestände oder 268 m² für das Kilometer. Zu erwähnen ist, dass die Kultur der Akazien bei der Böhmischen Westbahn als besonders lohnend dargestellt wird, nachdem diese Pflanze auch auf dem dürftigsten Boden gedeiht und ihre weitverzweigten Wurzeln die Böschungen vor Abstürzen sichern.

Staatsbürgerschaft der Vorstandsmitglieder einer Eisenbahn.

Die Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg enthält eine Bestimmung, welche in keiner der bisher ertheilten Eisenbahnkonzessionen zu finden ist. In der erwähnten Konzessionsurkunde heisst es nämlich: „In die Statuten der zu bildenden Aktiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direktion) die Staatsbürgerschaft in einem der Ländergebiete der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie besitzen und daselbst ihren Wohnsitz haben müssen.“ Damit ist also der Grundsatz ausgesprochen, dass fremde Staatsbürger von der obersten Verwaltung und von der Leitung des exekutiven Dienstes ausgeschlossen sind. Die Ungarischen Staatsbürger sind den Oesterreichischen gleichgestellt.

Reform des Frachtentarifes der Ungarischen Staatsbahnen.

Schon seit längerer Zeit verlautet nach einer der „Zeitschr. f. E. u. D.“ entnommenen Mittheilung, auf die wir übrigens auch in dieser Zeitung schon früher hingedeutet haben, dass der Ungarische Handelsminister eine Reform der Tarife im Frachtenverkehr einzuführen gedenkt. Gewiss ist es, dass die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in seinem Auftrage diesfällige Studien und Berechnungen pflegt. Nun soll das Operat fertig gestellt sein und es heisst, dass diese Reform sich nach 3 Richtungen äussern werde. Vor allem soll die Unzahl von allgemeinen und Ausnahmstarifen aufgehoben und durch wenige einfachere und übersichtliche Tarife mit geringerer Spezialisirung und Klassifizirung der Waaren ersetzt werden, so dass sich jedermann darin leicht zurecht finden könne. Dann soll eine durchgreifende Verwohlfeilung der Frachtgebühren zugleich mit der Abschaffung des ganzen Refaktiewesens eintreten. Endlich soll das Zonensystem in der Weise eingeführt werden, dass die Frachtgebühren nicht nach der kilometrischen Entfernung, bezw. nach der Anzahl der von einer Waare zurückgelegten Kilometer, sondern nach grösseren Einheiten, wie von je 25 km berechnet werden. Es könne jedoch nicht wie beim Personenverkehr die 225 km übersteigende Entfernung auch im Frachtentransporte umsonst gefahren werden. Dagegen wird für jede weitere Zone eine geringere Gebühr als für die vorhergehenden eingehoben, wodurch besonders die von den Mittelpunkten des Verkehres entfernteren Gegenden in denselben einbezogen werden sollen.

Spiritustarife der Ungarischen Staatseisenbahnen.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen haben im letzten Winter zu Gunsten der Galizischen Brennereien eine bedeutende Ermässigung der Spiritustarife bewilligt, welche insbesondere die Ausfuhr nach der Schweiz fördern sollte. Nach einer amtlichen Mittheilung der Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen wurde nun auf Anordnung des Handelsministers auf sämmtlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen zur wirksamen Förderung der heimischen Spiritusindustrie für Rohspiritussendungen in vollen Wagenladungen, welche von Ungarischen Stationen stammen und an Ungarische Spiritusraffinerien befördert werden, die nachfolgenden äusserst ermässigten Einheitssätze bewilligt. Für Entfernungen von 1 bis 200 km 0,11 kr. für je 1 km und 100 kg, für Entfernungen von 201 bis 400 km 0,09 kr. und von 401 km an für weitere Entfernungen 0,06 kr.; dazu kommt noch eine Gebühr von 3 kr. für 100 kg, während die Transportsteuer schon in den Einheitssätzen enthalten ist. Die Frachtgebühr ist für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief zu entrichten. Diese Ermässigung gilt bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis 31. Dezember 1890. Wie die Direktion der Ungar. Staatseisenbahnen weiter mittheilt, werden im Interesse der Spiritusausfuhr nach Bosnien, Fiume, der Schweiz und darüber hinaus von den betreffenden Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen bedeutend ermässigte Frachtsätze für raffinirten Spiritus in Wagenladungen demnächst zur Einführung gelangen.

Eierausfuhr Ungarns.

Der „Pester Lloyd“ veröffentlicht hierüber folgende interessante Daten: Eine Wagenladung Eier wiegt 10 t, das sind 100 metrische Centner, und besteht aus 100 Kisten mit je 120 Dutzend Eiern; jede Kiste enthält also 1440 und jeder Wagen 144000 Stück Eier. Die Gesammt-Eierausfuhr des Jahres 1889 betrug 128016 Metercentner, also rund 1280 voll belastete Wagen, welche zusammen 184320000 Stück Eier enthielten. Theilen wir die letzteren Zahlen durch die Anzahl der Tage eines Jahres, also durch 365, so ersehen wir, dass Ungarn jeden Tag im Jahre 504986 Stück Eier in das Ausland ausführt. Nimmt man nun als höchste Eiererzeugung eines Huhnes jährlich 150 Stück an, so ist die Eierproduktion von 1228800 Hühnern ausschliesslich für das Ausland bestimmt.

Erwerbsunfähigkeit eines Eisenbahnbediensteten infolge von Witterungseinflüssen (Rechtsfall).

Ein wegen Kränklichkeit pensionirter Schaffner verklagte seine Bahnverwaltung auf ein Schmerzensgeld von 3000 fl., weil er angeblich verhalten worden war, den Fahrdienst sehr oft und sogar in leidendem Zustande auf ganz offenen und keinen Schutz gegen Witterungseinflüsse bietenden Wagenbremshütten zu verrichten, wodurch er seine Gesundheit und Erwerbsfähigkeit verlor, es habe daher die geklagte Bahnunternehmung für den (nach seinen Ausführungen) durch ihre auffallende Sorglosigkeit und mit böser Absicht verursachten Schaden volle Genugthuung zu leisten. Alle drei Instanzen wiesen ihn mit seinem Begehren unter folgenden Gründen ab: Der Kläger vermag nicht zu behaupten, dass er von Organen der geklagten Unternehmung am Körper verletzt worden sei. Dieselbe hat weiter für die äusseren, von ihren Verfügungen unabhängigen Witterungseinflüsse nicht aufzukommen, wenn er sich durch solche Einflüsse die Erwerbsunfähigkeit wirklich zugezogen hätte, wenn endlich der Kläger von dem ihm zustehenden Rechte der Kündigung des Dienstes keinen Gebrauch machte, so hat er die Gefahren eines nachtheiligen Einflusses seiner Dienstobliegenheiten auf seine Gesundheit auf sich genommen. (Röll'sche Samml. 1890 Nr. 20.)

Der neue Personentarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Im Nachhange zu dem hierüber in Nr. 72 S. 712 d. Ztg Berichteten wird noch mitgetheilt:

Dieser Tarif ist nach Zonen von je 10 km (einem Myriameter) abgestuft, bei welchem die Berechnung des Fahrpreises jeweilig nach dem Anfangspunkte der Zonen unter Zugrundelegung eines Einheitssatzes von 1,5 kr. für die III. Klasse, 2,25 kr. für die II. Klasse und 3,75 kr. für die I. Klasse erfolgen soll; das Freigepäck würde entfallen. Für die Schnellzüge ist in der III. Klasse ein Zuschlag von 0,5 kr. und in der II. und I. Klasse ein solcher von 1 kr. in Aussicht genommen. Im Handelsministerium fand hierüber eine Besprechung statt. Es wurde von dessen Vertretern zunächst als wünschenswerth bezeichnet, Berechnungen in der Richtung anzustellen, ob es nicht thunlich wäre, unter Aufrechthaltung der für das Publikum günstigen Bestimmungen des Vorschlages der Gesellschaft dem Kreuzer-Zonentarif der Staatsbahnen hinsichtlich der Tarif-Einheitssätze näherzukommen. Man einigte sich dahin, dass die betreffenden Berechnungen seitens der Nordbahn sofort in Angriff genommen werden sollen und dass nach deren Abschluss eine Fortsetzung der Besprechung stattfinde.

Verkehr der Böhmischen Bahnen im Monat August d. J.

Im Monat August wurden befördert: Auf der Aussig-Teplitzer Bahn 148075 (+ 5628) Personen und 594995 (+ 3180) t Güter und eingenommen 453498 (+ 2402) fl. Die Gesammteinnahmen stellen sich auf 3648853 (+ 438279) fl. —

Die Böhmische Westbahn beförderte 89 957 (+ 9 042) Personen und 131 431 (— 15 161) t Güter; die Einnahmen im August beziffern sich auf 305 476 (— 11 434) fl. und in den Monaten Januar-August auf 2 356 863 (+ 60 321) fl. — Auf der Dux-Bodenbacher Bahn gelangten zur Beförderung 72 569 (+ 17 701) Personen und 190 373 (+ 18 326) t Güter, darunter 163 099 (+ 25 921) t Kohlen. — Auf der Prag-Duxer Bahn 68 279 (+ 26 326) Personen und 163 875 (— 1 771) t Güter, darunter 102 057 (+ 5 273) t Kohlen. Eingenommen haben: Die Dux-Bodenbacher Bahn 213 157 (+ 8 379) fl. und die Prag-Duxer Bahn 232 668 (+ 11 389) fl. Die Regulirung der Maieinnahmen erbrachte ein Mehr von 16 619 fl. für die Dux-Bodenbacher Bahn und ein Mehr von 13 304 fl. für die Prag-Duxer Bahn; die Gesammteinnahmen der ersteren beziffern sich auf 1 737 626 (+ 424 997) fl. und jene der letzteren auf 1 794 283 (+ 263 799) fl. — Die Buschtěhrader Bahn weist im August zum ersten Male seit vielen Monaten einen, wenn auch mässigen Rückgang des Güterverkehres aus. Die beförderte Frachtenmenge betrug 409 808 (— 856) t und floss hieraus eine Einnahme von 498 385 (— 9 464) fl. Der Personenverkehr lieferte hingegen eine Mehreinnahme von 13 064 fl., so dass der Monat mit einer Einnahme von 679 761 (+ 3 600) fl. schliesst. Hieran partizipiren Lit. A mit 275 155 (— 14 400) fl. und Lit. B mit 404 606 (+ 18 000) fl. Die bisherigen Gesammteinnahmen der Lit. A-Strecke betragen 2 029 781 (+ 71 687) fl. und jene der B-Linie 2 936 235 (+ 375 485) fl.

Elbeverkehr im Monat August d. J.

Wiewohl der Umschlag wegen Ueberschwemmung der Landungsplätze Laube und Rosawitz am 9., 10. und 11. August ganz eingestellt wurde, erlangte derselbe doch eine bedeutende Höhe. Die umgeschlagene Ausfuhrmenge überragte jene des gleichen Monats des Vorjahres, welcher freilich vom Anfang bis zum Ende, was den Wasserstand anlangt, ungemein ungünstig war, um rund 400 000 Metercentner. Im ganzen nahmen im August laufenden Jahres 2 318 608 Metercentner oder 772 Wagen im Durchschnitt für den Tag den Elbeweg. Eine wesentliche Zunahme erfuhr auch die Verschiffung von Rohzucker, von welchen 172 875 (+ 161 028) Metercentner, also durchschnittlich 56 Wagen für den Tag, den Elbeweg nahmen.

Generalversammlung des landwirthschaftlichen Kongresses in Wien.

Diese Versammlung fasste in verkehrspolitischer Beziehung folgende Resolutionen: Die Herstellung des Donau-Oderkanals wird bei den regen Verkehrsbeziehungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland als nothwendig erklärt. Dann sprach sich die Versammlung für eine Herabsetzung der Getreide- und Malztarife, für die gleiche Behandlung von Privatwagen und Wagen der Eisenbahnverwaltungen, insbesondere bei Gewährung von Refaktien und endlich dafür aus, dass die Verladung von Getreide ohne Säcke, wodurch Transport- und Manipulationsspesen sich vermindern würden, gestattet werde. Ein Deligirter aus dem Deutschen Reiche verwies darauf, dass die Deutschen Eisenbahnverwaltungen bereits die Verfrachtung von Getreide in unverpacktem Zustande bewilligt haben. Schliesslich drückte der Kongress in einer Resolution den Wunsch aus, dass alle Europäischen Staaten den Uebergang zur Goldwährung und die Bildung einer Zollunion anstreben mögen.

4 % Prioritäten.

Die 4 % Prioritäten verdrängen im Oesterreichischen Kursblatt immer mehr die 5 %. Die erste 4 % Priorität wurde von der Böhmischen Westbahn emittirt, um auf diese Weise die Schwierigkeiten der Kuponfrage zu überwinden. Im Jahre 1881 hatte die Carl Ludwigbahn aus dem gleichen Grunde ihre 5 % Prioritäten in 4½ % Prioritäten umgewandelt. Die Aussig-Teplitzer Bahn hat schon im Jahre 1880 eine Umwandlung ihrer 5 % Goldprioritäten in 4½ % Goldprioritäten durchgeführt. Durch die grosse Prioritenumwandlung der zu verstaatlichenden Bahnen wurde die 4 % Silber- und Notenpriorität in Oesterreich eingebürgert. Gegenwärtig erscheinen bereits im Kursblatte nahezu 60 4 % Anlagepapiere unter den Staatsschulden, Pfandbriefen und Prioritäten. Davon entfallen auf die Prioritäten allein 26 4 % Titres, wobei die Emission der 4 % Silberprioritäten der Carl Ludwigbahn, welche die Unifikationsanleihe darstellen, noch nicht berücksichtigt ist. Der Umwandlungsprozess der 5 in 4 % Prioritäten vollzieht sich daher ziemlich rasch.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die infolge der in letzterer Zeit zahlreicheren Entgleisungen etwas gedrücktere Stimmung für Bahnwerthe belebte sich durch die an anderer Stelle (s. S. 731) mitgetheilte Darstellung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen sowie durch die Eröffnung des Eisernen Thores, wiewohl einige Hiobsposten über Hochwasser und die andauernde Geldknappheit ein Gegengewicht bildeten; Nordbahn (2765) und Staatsbahn (250,25) stiegen, Carl Ludwigbahn (205,25) und Südbahn (152,25) blieben zur vorwöchentlichen Notiz, Nordwestbahn (221,50) und Elbethalbahn (235,25) wichen. Infolge von Verstaatlichungsgerüchten waren Kaschau-Oderberger Bahn (173,50), Oesterreichische Lokaleisenbahn (166,50), insbesondere aber Böhmische Westbahn (351) stark in Nachfrage. Dasselbe gilt von der Graz-Köflacher Bahn (265), welche in diesem Jahre eine höhere als die vorjährige Dividende von 7 % abwerfen soll.

Der Entwurf einer Eisenbahnbrücke über den Kanal zwischen England und Frankreich.

Der bedeutende Verkehr, welcher sich zwischen England — noch immer dem ersten Handelsvolke der Gegenwart — und dem Orient von den Ostküsten des Mittelmeeres bis Indien und Ostasien abspielt, nahm, sofern auf Schnelligkeit der Beförderung Werth gelegt wurde, früher seinen Weg durch Frankreich, den Mont Cenis und Italien, um erst in Brindisi auf das Schiff überzugehen; seit Eröffnung der Gottbardbahn trat hier ein völliger Umschwung ein, indem sich der genannte Verkehr von der Französischen Linie ab- und dem kürzeren Wege, welcher durch Holland, Deutschland und den Gotthard führt, zuwendete. Die Gefahr, dass Frankreich von dem Weltverkehr zwischen dem Abend- und dem Morgenlande abgedrängt wird und in einem todten Winkel zu liegen kommt, ist noch mehr mit Eröffnung der Orientbahn-Anschlüsse nach Salonicki und Konstantinopel gewachsen. Um aus dieser ungünstigen Lage herauszukommen und um sich einen wesentlichen Antheil an dem Durchgangsverkehre wahren zu können, müsste Frankreich durch möglichst günstige Tarifgestaltung, durch beschleunigte Beförderung der Güter, durch Vermeidung oder Einschränkung des Umladens derselben, durch Erleichterungen in der Zollabfertigung und auf andere Weise den Verfrachtern Vortheile bieten, welche die Nachtheile des längeren Weges auszugleichen geeignet sind; durch derartige künstliche Mittel würde aber ein Tarifkrieg heraufbeschworen werden, welcher auf die Dauer völlig unhaltbare und für Frankreichs Bahnen selbst verderbenbringende Zustände schaffen müsste. Solche Maassnahmen sind daher ein Wagniss, zu dem man sich nur im Nothfalle entschliesst; zudem tauchte auch die schon oft besprochene und bearbeitete, aber immer wieder vertagte Frage der Durchbohrung des Simplon von neuem auf und schien die erwarteten Vortheile zu bringen. Wenn man sich aber bei kühlerer Ueberlegung vergegenwärtigte, dass die Mont Cenislinie wegen unzureichenden Verkehrs ihr Anlagekapital nicht zu verzinsen vermochte, während auf der Gotthardbahn der Zeitpunkt eingetreten war, dem Verkehr ein zweites Geleise bieten zu müssen, so wurden die Zweifel an dem Gelingen doch so stark, dass man sich entschloss, auch diesem Plane vorläufig zu entsagen.

Ungleich grössere Vortheile kann Frankreich aus einer Schienenverbindung mit dem Inselreiche England ziehen und auch für letzteres ist dieselbe wenn auch nicht von gleichem, so doch immerhin von hohem wirthschaftlichem Werthe. Von den beiden Möglichkeiten, den Kanal zu überbrücken oder die Eisenbahn unter dem Kanal im Tunnel zu führen, wurde zunächst die erstere ins Auge gefasst, und zwar von dem Französischen Ingenieur Thomé de Gamond; aber sowohl sein Entwurf als wie diejenigen seiner Nachfolger mussten als unausführbar verworfen werden, weil die in Aussicht genommene Verwendung von Eisen ganz ungeheuerliche Abmessungen der einzelnen Theile erforderte. Der Brückenbau, welcher unter Verwerfung des Tunnels namentlich von Französischer Seite lebhaft befürwortet wurde, konnte erst dann Aussicht auf Verwirklichung erhalten, als der Ersatz des Eisens durch Stahl eine Einschränkung der Abmessungen um fast 50 % bei gleicher Sicherheit gestattete.

In England war die öffentliche Meinung im allgemeinen jeder Schienenverbindung des Inselreiches mit dem Festlande abhold und nur wenige Gruppen von Betheiligten traten dafür ein; aber nicht der Brückenbau sondern die Herstellung eines Tunnels war ihr Lieblingsplan. Vor allem bemühte sich die Südostbahn, welche für ihre Strecke London-Dover einen gewaltigen Verkehrsaufschwung durch die geplante Schienenverbindung erhoffen durfte und bereits den Namen „Südost-Eisenbahn- und Kanaltunnel-Gesellschaft“ annahm, eifrigst für die Herstellung des Tunnels; der Vorsitzende der Gesellschaft, Sir Edward Watkin, trat als unermüdlicher Vorkämpfer des Planes im Parlament auf und wusste auch die Regierung zu Unterhandlungen mit Frankreich wegen Anstellung von Versuchsarbeiten zu bewegen, welche bereits im Jahre 1876 zu einem Einvernehmen führten. Es wurden seitens des Professors W. Boyd Dawkins geologische Durchforschungen des Kanaluntergrundes und auch Bohrversuche in ausgedehntem Maasse angestellt, welche den Nachweis lieferten, dass die heutige Technik der

Ausführung einer solchen Aufgabe vollkommen gewachsen sei, ja dass der Tunnel mit Leichtigkeit in der grossen Kreideschicht unter dem Kanal durchgebohrt werden kann und weder ausgemauert noch sonst irgendwie vor atmosphärischen Einflüssen geschützt werden braucht. Im Jahre 1883 waren Französischerseits 1 600 000 *M.* und Englischerseits 1 200 000 *M.* für die Versuchsarbeiten verausgabt worden und damit 4 km an jeder Küste, zusammen also 8 km oder ein Fünftel der ganzen Länge des geplanten Tunnels fertiggestellt, als das Englische Handelsamt die ferneren Bohrungen von der Englischen Seite verbot, wodurch auch auf der Französischen Seite die Arbeiten ins Stocken geriethen. Der Grund für dieses Verbot beruhte auf den militärischen Bedenken des Lord Wolseley und des Herzogs von Cambridge, welche der Ansicht waren, dass durch den Tunnel den Franzosen im Falle eines Krieges ein Angriffsthor geöffnet werde, während gerade die abgeschlossene Lage Englands eine der besten Friedensbürgschaften sei. Behufs Widerlegung dieser Bedenken wiess man namentlich auf die zu einer etwa erforderlich werdenden Ueberschwemmung des Tunnels getroffenen Vorrichtungen, welche den Zufluss von 100 000 Kubikfuss Wasser in der Minute gestatten, während die spätere Abdämmung des Tunnels gegen das eindringende Seewasser nicht die geringste Schwierigkeit bereitet, ohne jedoch hierdurch die militärischen Sachverständigen umstimmen zu können. Seitdem bildet der Plan des Kanaltunnels einen regelmässig wiederkehrenden Gegenstand der Verhandlungen des Englischen Parlaments, welches die Vorlage jedesmal mit grösserer oder geringerer Mehrheit nach der ersten Lesung ablehnt.

Die Verhinderung der Tunnelbohrungen seitens des Englischen Handelsamtes im Jahre 1883 war für die Franzosen die Veranlassung gewesen, den bei ihnen beliebteren Plan des Brückenbaues wieder aufzugreifen und bereits im Juli 1883 brachte der Abgeordnete Achard einen Antrag bei der Kammer ein, dass behufs Herstellung einer Eisenbahnbrücke zwischen Frankreich und England, vom Kap Gris Nez nach Folkestone, durch die Wasserbautechniker des Staates mit Unterstützung der Marine die bereits ausgeführten Tiefmessungen einer genauen Prüfung unterzogen und die ferner noch erforderlichen Tiefmessungen in Abständen von 50 zu 50 m ausgeführt werden sollten. Dieser Antrag verschwand indessen wieder uud kam in Vergessenheit, ohne praktische Folgen gezeitigt zu haben; erst im Jahre 1887 wurden die auf die Verwirklichung des gewaltigen Unternehmens gerichteten Bestrebungen wieder lebhafter, als der ehemalige Marineminister, Admiral Cloué die Angelegenheit in die Hand nahm. Derselbe wusste den Direktor der Eisenwerke des Creuzot, Schneider, sowie den früheren Vorsitzenden des Vereins der Civilingenieure, Hersent, welcher sich durch die Ausführung bedeutender Arbeiten am Suez- und Panamakanal einen Ruf erworben hatte, sowie die durch den Bau der Forthbrücke berühmt gewordenen Englischen Ingenieure John Fowler und Benjamin Baker für die Kanalbrücke zu interessiren; nachdem der von diesen Ingenieurgrössen beider Länder ausgearbeitete Entwurf die Ausführbarkeit des Unternehmens dargethan hatte, bildete sich in England die Channel Bridge-Company, welche am 3. Dezember 1889 dem Französischen Minister der öffentlichen Arbeiten ihr Konzessionsgesuch einreichte.

Nach diesem Entwurf wählt die Brücke den von der Natur vorgezeichneten Weg, welcher die geringsten Tiefen, sowie die kürzeste Entfernung vereinigt und von einem Punkte bei Folkestone in England ausgeht, um Frankreich in der Nähe des Kap Gris Nez zu erreichen; die Länge dieser Linien beträgt zwar 37,65 km, dieselbe führt aber über zwei Untiefen, welche die Herstellung der Brückenpfeiler ungemein erleichtern. Diese beiden Untiefen, der Varne- und der Colbartrücken, über denen das Meer bei Ebbe nur eine Tiefe von 7 bis 8 m hat, liegen etwa in der Mitte der Meerenge und sind durch eine 6 km lange, aber nur 25 bis 27 m tiefe Meeressenkung von einander geschieden. Zwischen dem Varnerücken und der Englischen Küste beträgt die Meerestiefe nicht über 24 m, während der Meeresgrund zwischen dem Colbartrücken und der Französischen Küste sich bis auf 55 m unter der Oberfläche senkt.

Das Gesammtbauwerk setzt sich aus grossen Metalljochen von 100 bis 500 m Spannweite zusammen; dieselben werden von Metallpfeilern, welche selbst wieder auf gemauerten Grundpfeilern ruhen, getragen. Diese Grundpfeiler, von denen die stärksten — für die grössten Tiefen berechnet — eine Grundfläche von 32 zu 57 m erhalten, werden in einem metallischen Senkkasten gebaut, welcher gestattet, sie vom Ufer bis zu der gewünschten Stelle zu flössen, um sie dort auf den Meeresgrund, welchen man vorher sorgfältig vorbereiten kann, sinken zu lassen; auf dieselbe Weise wird auch der Grundmörtel zur Verbinduug der Sohle mit dem Mauerwerk eingebracht werden. Die Höhe der aus Hausteinen gemauerten Grundpfeiler beträgt 15 m, auf ihnen bauen sich alsdann 2 cylindrische Metallpfeiler von wenigstens 40 m Höhe auf und auf diesen ruhen endlich die Hauptbalken der Brückenplattform. Zur Ebbezeit beträgt die lichte Höhe 61, zur Fluthzeit 54 m.

Bei den Jochen kommen 3 verschiedene Längenabmessungen zur Anwendung: 1. Joche mit abwechselnd 300 und 500 m Spannweite, 2. solche mit 200 und 350 m, 3. solche mit 100 und 250 m, wobei die langen Joche den grossen Tiefen entsprechen. Die Geleise kommen 72 m über der Meeresoberfläche zur Ebbezeit zu liegen, weil man für die Quertheile der Brücke nicht die bedeutenden, die Last zu sehr erhöhenden Abmessungen anwenden will, welche man denselben geben müsste, wenn man die Geleise so tief wie möglich legte. Die eigentliche Brückenplattform erhält 8 m Breite für 2 Geleise von 1,50 m; die Schienen werden behufs Vermeidung jeder Entgleisung in Rinnen angeordnet und um der Gewalt des Windes noch mehr Widerstand entgegenzusetzen, soll die Entfernung von Mitte zu Mitte der Hauptbalken höchstens 25 m betragen. Zur Beseitigung der den Schiffen erwachsenden Gefahren finden auf jedem Pfeiler Leuchtfeuer Platz, ebenso werden behufs Begegnung etwaiger militärischer Bedenken Vorrichtungen getroffen, welche es im Kriegsfalle gestatten, 1 oder 2 Joche an jeder Seite der Brücke unfahrbar zu machen; da überdies die Brücke nöthigenfalls ohne Schwierigkeit durch Panzerschiffe zerstört werden könnte, so wird schon dadurch der Haupteinwand der militärischen Sachverständigen Englands, welcher gegen den Tunnel erhoben wurde, hinfällig. Zur Entkräftung des möglichen Einwandes, dass das Wasser — durch die Pfeiler eingeengt — eine stärkere Strömung annehmen und dann den Grund zerwaschen werde, wird angeführt, dass die Pfeiler in ihrer Gesammtheit nur den 12. Theil der Kanalbreite ausmachen; zugleich werden die Pfeiler, um nicht der Segelschifffahrt ernsthafte Schwierigkeiten zu bereiten, ziemlich gleichmässig angeordnet. Die Dampfschiffe haben an und für sich nichts zu fürchten und überdies wird die Strömung, welche in der Mitte der Oeffnungen am stärksten ist, die schwimmenden Körper dorthin treiben.

Für den Bau der Grundpfeiler hatte man vornehmlich auf drei Umstände sein Augenmerk zu richten; zunächst war die Widerstandskraft des Meeresgrundes zu untersuchen, alsdann war eine Form für die Pfeiler zu finden, welche die grösstmögliche Grundfläche bietet, ohne Strudel in den bestehenden Strömungen zu veranlassen, endlich dürfte man die Augen nicht vor den mannigfachen Schwierigkeiten, welche die Ausführung bietet, verschliessen und musste sich über die nöthigen Vorsichtsmaassregeln Gewissheit verschaffen, um die Bauarbeiten mit Sicherheit ausführen lassen zu können. Bezüglich der Widerstandskraft des Meeresgrundes steht es ausser Zweifel, dass die weisse oder blaue Kreide ein Gewicht von 10 bis 12 kg auf ein Geviertzentimeter tragen kann, während nach den angestellten Berechnungen der Boden durch die Brückenlast nur mit etwa 9 kg belastet wird.

Die Grundpfeiler, welche durch einen auf dem Meeresgrunde ruhenden Block von Mauerwerk gebildet werden, haben in den grossen Tiefen von 55 m eine Grundfläche von 1 604 Geviertmetern; die Grundlage jedes Pfeilers wird durch einen Metallkasten eingeschlossen, welcher aus zwei verschiedenen Theilen besteht, und zwar einem unteren, nach unten offenen von 2 m Höhe und einem oberen, dessen Aussenwand das Mauerwerk des Pfeilerkörpers umschliesst und dessen Gesammtfläche nur eine Kammer bildet. Der untere Theil zerfällt in mehrere kleine Kammern von je 50 bis 60 Geviertmetern; in dieselben kann man hineingelangen und den Boden ebenen, auch vermag man durch dieselben, wenn es unmöglich ist, in die grössten Tiefen herabzutauchen, den Grundmörtel auf schon bewährt gefundene Weise an Ort und Stelle gelangen zu lassen.

Bezüglich der in geringer Meerestiefe zu errichtenden Pfeiler ist nur eine wiederholt gelöste Aufgabe auszuführen, aber bei den Tiefen von 55 m werden voraussichtlich ganz neue Vorkehrungen Platz greifen müssen; denn bisher hat man nur 20 bis 25 m unter der Wasseroberfläche gearbeitet, auch ist man ausnahmsweise bis auf 30 bis 35 m herabgegangen und die Korallenfischer sogar bis auf 50 m. Nach der Meinung des Herrn Hersent wird es möglich sein, ebensoweit zu gehen, so dass dann besondere Kunststücke nicht auszuführen sind; aber auch wenn dies nicht der Fall sein sollte, so kann man nach der Versicherung der Urheber des Brückenentwurfs die zur Füllung der Kammern erforderlichen 120 cbm Grundmörtel derart direkt in die Kammern einlaufen lassen, dass das entweichende Wasser vollständig durch den Mörtel ersetzt wird. Der äussere Bodenrand des Kastens wird mit einem messerartigen Beschlag versehen, welcher sich unter dem Einfluss der gewöhnlichen Schwinkungen genügend in den Felsgrund einboren dürfte. Im Innern des oberen Kastentheiles, welcher von dem unteren Theile durch eine undurchlassende Scheidewand getrennt ist und einen gewaltigen schwimmenden Kübel darstellen wird, kann mit dem Bau des Mauerwerks für die Pfeiler begonnen werden, um den Kasten darauf schwimmend genau an die bestimmte Stelle führen und ihn dort durch allmähliche Mehrbelastung sanft auf den Grund sinken zu lassen. In den Schiffsausbesserungbecken von Saïgon sind auf diese Weise 45 000 cbm Mauerwerk im Gewichte von mehr als

100 000 t mehrere Monate in einem Kasten schwimmend erhalten worden. Für die Pfeiler in 55 m Meerestiefe bedarf es zur Versenkung des Kastens eines Gewichtes von etwa 120 000 t.

Das Mauerwerk der Pfeiler bietet dem Fachmanne an und für sich nichts Neues, nur die Aufführung eines jeden derselben erfordert einen grossen Aufwand an Mühe und Vorsicht; der Kasten wird nach und nach belastet und wenn er sich soweit gesenkt hat, dass sein Boden nur noch wenige Centimeter vom Meeresgrunde entfernt ist, wird er an den Platz, welchen er einnehmen soll, bugsirt. Um ihm dort seine genaue Stellung geben zu können, halten ihn 4 oder 5 stark verankerte Flachboote fest und durch Einlassung von Wasser in die hierzu im Mauerwerk angebrachten Kammern senkt man ihn vollends auf den Grund; sollte die Stellung des Kastens beim ersten Mal nicht nach Wunsch sein, so kann man das Füllwasser wieder auspumpen und dem wieder flott gemachten Kasten genauer die gewünschte Lage geben. Diese Arbeiten können natürlich namentlich im Anfang nur bei vollkommen windstillen Wetter vorgenommen werden. Zum Ebenen des Bodens sollen, wenn es sich als unmöglich erweisen sollte, in dieser Tiefe mit Pressluft zu arbeiten, besonders gebaute Werkzeuge verwendet werden; vielleicht genügt aber die Einführung eines Stromes Pressluft und man kann dann den Grundmörtel direkt in den unteren Theil der Kammern gelangen lassen, während das Wasser, die losgelösten Kalkstücke und der Schlamm durch oben in der Kammer angebrachte Oeffnungen entweichen; auf diese Weise ist man wenigstens beim Bau der Rheinbrücke bei Kehl verfahren. Sobald erst die Grundpfeiler an Ort und Stelle sind, bietet die Ausführung des übrigen Mauerwerks keine besonderen Schwierigkeiten; dieselbe vollzieht sich im Schutze eines Schirmes, der nacheinander für mehrere Pfeiler verwendet werden kann. Als Material wird für die Pfeiler aussen Granit und innen Ziegelsteine verwendet werden. Von den 118 Grundpfeilern, deren Höhe zwischen 5 und 55 m schwankt, sind die meisten 25 m, 10 55 m, aber diese 10 erfordern allein 57 200 cbm Mauerwerk und 1 163 t Eisen für den Kasten; ausserdem beanspruchen aber die 118 Hochpfeiler mehr als 4 Millionen Kubikmeter Mauerwerk und 76 000 t Eisen.

Der Entwurf für den metallischen Oberbau ist von den Eisenwerken des Creuzot aufgestellt worden; als Tragbalken ist der zusammengesetzte Balken, Bauart Waren, gewählt worden und nach der vorliegenden Berechnung würde es von grossem Vortheil sein, ein Fach ungestützt lassen zu können, wobei bei einer Entfernung von 500 m zwischen den Stützpunkten die günstigste Länge dieses Faches zwischen dem Drittel und Viertel des Abstandes der Stützpunkte liegt. Auf diese Weise erzielt man allein bei den einzelnen Fächern eine Ersparniss von 17 %; überhaupt ist der Waren-Balken gewählt worden, weil er den von den Zügen auszuübenden Druck bei der denkbar geringsten Belastung der Pfeiler auszuhalten vermag und dem Winde nur eine ganz winzige Angriffsfläche bietet.

Eines näheren Eingehens bedürfen nur die Spannweiten von 300 und 500 m; wie bereits oben erwähnt, sollen Doppelgeleise von 1,50 m Spurweite verlegt werden, wobei die Schienenoberkante 72 m über der Meeresoberfläche zur Ebbezeit zu liegen kommt, während die lichte Höhe zwischen der Meeresoberfläche und der Brückenunterkante in der ganzen Länge der Spannweiten von 300 m 61 m und in der Mitte der Spannweiten von 500 m 66,50 m beträgt. Für die metallische Brückenbahn dienen 2 Seitenträger, welche auf 2, 300 m von einander entfernten Pfeilern ruhen und sich nach beiden Seiten um 187,50 m als Vorfach in die Spannweiten von 500 m fortsetzen; ihre Höhe beträgt 65 m fast in der gesammten Ausdehnung der Spannweite von 300 m und noch 11 m an den äussersten Enden der eben genannten Vorfächer. Die Hauptbalken jedes Trägers sind aus 4 gleichgeformten Zellen, welche aus Blech und Stabeisen bestehen, zusammengesetzt, während die Hilfsstangen nur einfache Kasten bilden. Das unabhängige Mittelfach von 125 m Länge hat 2 Seitenträger, welche auf den äussersten Enden der Vorfächer ruhen und deren Höhe 11 m auf den Stützpunkten sowie 20 m in ihrer Mitte beträgt, wobei die Mittelflächen 10 m entfernt sind. Der Geleisoberbau wird durch 4 Reihen Langträger mit senkrecht zu den Schienen angebrachtem Gitterwerk getragen.

Bei den Pfeilern besteht der metallische Theil aus 2, 34,90 m hohen und 4,60 bezw. 6,40 m im Durchmesser messenden Säulen, von denen jede aus 2 vollkommen cylindrischen Seelen mit gleicher Achse gebildet ist; der innere cylindrische Theil setzt sich als Ankerrohr von 4 m Durchmesser nach unten 14 m lang fort. Die beiden Säulen desselben Pfeilers sind durch Kreuzbänder gegen den Wind befestigt, um dessen Ansturm gemeinsam widerstehen zu können. Eine kreisförmige Eisenblechplatte bedeckt jede Säule und nimmt die Stützvorrichtungen auf, welche bei dem einen Pfeiler festen Fuss haben und bei dem benachbarten mit 10 Rollen von 60 cm Durchmesser und 3 m Länge versehen sind; derselbe Wechsel findet bei den unabhängigen Mittelfächern Platz.

Auf einem in der Nähe des Uferendes der Brücke gelegenen Punkte muss der Werkplatz für den Brückenbau errichtet werden; am geeignetsten erscheint hierzu der kleine Hafen Ambleteuse, welcher vor Seewinden und Sturzwellen geschützt ist. Die einzelnen Theile der Brücke kommen so weit wie möglich vorgearbeitet auf den Werkplatz, um dort ganz oder zum grössten Theil fertiggestellt und dann auf Flachboote verladen zu werden, welche sie an ihren Bestimmungsort befördern. Die Beladung der Flachboote geschieht zur Fluthzeit, indem dieselben vorher unter die Brücke geführt werden, welche sie dann mit steigendem Wasser heben; die Flachboote, von denen 3 für die schwersten Theile genügen dürften, werden mit Stahlseilen verbunden und durch einen grossen Dampfer an Ort und Stelle geschleppt. Sobald die Brücke dort angelangt ist, wird sie mit Hilfe von Wasserdruckpressen, welche im Innern der die Grundlage der Metallpfeiler bildenden Rohrringe Platz finden, gehoben und zwar derart, dass man immer so viel hebt, um die 4 einander folgenden Haupttheile der Pfeiler in die gehörige Lage bringen zu können, wobei sich der Vorgang so oft wiederholen muss, bis das ganze Joch seine endgültige Lage erhalten hat. Die unabhängigen Mittelfächer kann man auf dem Werkplatz fertigstellen, sie an den gewünschten Ort flössen und dort in die gehörige Lage heben; zur Erleichterung des Baues sollen in den grössten Spannweiten 2 metallische Hilfspfeiler errichtet werden, welche nach Aufbringung der Brückenbahn wieder weggenommen werden.

Das Gewicht der Brücke ist berechnet worden, indem man das Gewicht der einzelnen Theile in Ansatz brachte unter Zuschlag von 18% für Verbindungen, Deckplatten sowie Vernietungen und man hat 12 kg für das Geviertmillimeter Querschnitt ohne Abzug der Nietlöcher zugelassen. Für die Spannweiten von 300 und 500 m (zusammen 800 m) berechnet sich das Gesammtgewicht auf 18 348 t, also rund 23 t für das laufende Meter, für diejenigen von 200 und 350 m (zusammen 550 m) auf 8 945 t, also etwa 16,3 t für 1 m, endlich für diejenigen von 100 und 250 m (zusammen 350 m) auf 4 846 t, also etwa 13,8 t für 1 m. Hiernach ergibt sich für die 32 Spannweiten von 800 m (300 + 500) eine Gesammtlänge von 25 600 km mit einem Gesammtgewicht von 587 136 t, ferner für die 13 Spannweiten von 550 m (200 + 350) 7,150 km mit 116 285 t, und für die 14 Spannweiten von 350 m (100 + 250) 4,900 km mit 67 844 t, so dass auf die Gesammtlänge der Brücke von 37,650 km ein Gesammtgewicht von 771 265 t, oder 20,5 t auf 1 m entfällt.

Der jetzige Stand des Entwurfs gestattet noch keine genaue Kostenberechnung; schätzungsweise sind die Kosten auf 380 000 000 Frcs. für die Grundpfeiler und 480 000 000 Frcs. für den metallischen Oberbau, zusammen auf 860 000 000 Frcs. veranschlagt worden.

Zur Vollendung des ganzen Werkes ist ein Zeitraum von 10—12 Jahren in Aussicht genommen.

Bei Berechnung der Ertragsfähigkeit muss man unter Berücksichtigung der zu bezahlenden Bauzinsen von einem Gesammtkapital von 1 Milliarde Francs ausgehen. Im Jahre 1887 sind behufs Feststellung der Ertragsfähigkeit des Tunnels diesbezügliche eingehende Prüfungen von amtlichen Sachverständigen angestellt worden, deren Ergebniss in einem dem mit der Frage beschäftigten Englischen Parlamentsausschuss vorgelegten Bericht zusammengefasst wurde; hiernach würde die Kanalbrücke einen Verkehr von 4 500 000 Reisenden und 9 000 000 t Gütern zu bewältigen haben und — unter Zugrundelegung eines Fahrpreises von 10 Frcs. für die Person und 6.25 Frcs. für die Tonne — eine Betriebseinnahme von 45 000 000 + 56 250 000 = rund 100 000 000 Frcs. ergeben, welche nach Abzug der Betriebskosten eine lohnende Verzinsung des Anlagekapitals ermöglichen würde. Allerdings muss erwähnt werden, dass von anderer Seite, welche sich auf die statistischen Angaben des Englischen Handelsamtes stützt, die Zahl der Reisenden, welche jährlich zwischen den Englischen Häfen und der Festlandsküste von Cherbourg bis zum Haag verkehren, nur auf 2 000 000 angegeben und behauptet wird, dass man von den 14 000 000 t Gütern, welche jährlich zwischen England und Frankreich, Holland, Belgien und Deutschland ausgetauscht werden, etwa 8—9 000 000 t geringwerthige, schwere und sperrige Güter abziehen müsse. Zur Bewältigung des angenommenen Verkehrs von 9 000 000 t müssen jährlich 1 800 000 mit je 5 t beladene Wagen bezw. 57 600 Züge von 31 Wagen über die Brücke laufen; hierzu müssen bei 300 Betriebstagen Tag und Nacht stündlich 4 Züge in jeder Richtung abgelassen werden.

Wie aus Vorstehendem ersichtlich, bedarf noch mancher Punkt der Klärung; der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher im Einverständniss mit dem Ministerrath einen Ausschuss zur Prüfung des Entwurfes unter Zuziehung der Herren Schneider und Hersent ernannt. In Frankreich scheint sich also das Werk auf dem Wege des Gelingens zu befinden; die Gefahr des Scheiterns droht wieder nur von England. Dort schrieb beim Bekanntwerden des Entwurfes der stets im Regierungslager stehende Daily Telegraph: „Der

Plan ist ganz vortrefflich, aber es ist überflüssig zu fragen, ob die weitere Verfolgung desselben der Mühe lohnt, da England seine Ausführung nie gestatten wird. Wir bedürfen weder Brücken noch Tunnel zur Verbindung unserer Insel mit einem Festlande, welches von Soldaten bedeckt ist, besonders aber mit einem Lande, dessen reizbare und abenteuerungslustige Bevölkerung uns Jahrhunderte hindurch in erbitterter Feindschaft gegenüber gestanden hat und uns auch jetzt noch nicht freundlich gesinnt ist." So deutlich auch diese Sprache ist, so ist es doch ein in der Geschichte der Verkehrsentwickelung begründeter Erfahrungssatz, dass Vorurtheile die Pfade des Verkehres zwar zeitweilig sperren, ihm aber nie dauernd unüberwindliche Schranken entgegenzusetzen vermögen. Wenn daher dieses Riesenwerk auch für den Augenblick an der Englischen Starrköpfigkeit scheitern sollte, so wird es doch sicherlich früher oder später zur Ausführung kommen. Kr.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr. (Tarifberichtigung.) Im Elbeumschlagstarife für Galizien Theil II vom 1. September a. c. sind die Frachtsätze und die Kursdifferenz mit Gültigkeit ab 1. Oktober a. c. wie folgt zu berichtigen:

Seite 16 Brody-Aussig-Ldgpl. Spez.-Tar. II statt 335 auf 389 ₰,
Seite 18 Brody-Schönpriesen-Umschl. Spez.-Tar. II statt 330 auf 384 ₰,
Seite 18 Brody-Schönpriesen-Umschl. Kursdifferenz statt 6 auf 4 ₰,
Seite 20 Brody-Laube Spez.-Tar. II statt 335 auf 389 ₰,
Seite 22 Brody-Dresden-Elbquai Spez.-Tar. II statt 364 auf 418 ₰.

Wien, am 12. September 1890. (2035)
K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Deutsch-Italienischer Verband. Die unter dem 6. Juni d. J. mitgetheilte Verkehrsstörung zwischen den Stationen Ronco und Busalla der Italienischen Mittelmeerbahnen ist wieder beseitigt.

Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gottthard.
Strassburg, den 12. Sept. 1890. (2036)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Güterverkehr.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Mehl in Wagenladungen von 10000 kg (cfr. Kategorie III und IV der Nomenklatur der Getreidetarife von Russland) von Stationen der Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel zum überseeischen Export tritt vom 5/17. September c. ein Spezialtarif in Kraft. Druckexemplare sind auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ zu haben.
Direktion. (2037H&V)

Theilweise Ueberleitung des Frachtgutverkehrs auf die neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf. Nach dem zeitigen Stande der Bauarbeiten wird die theilweise Ueberleitung des Güterverkehrs auf die neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf am 1. Novemqer d J. erfolgen können. An dem genannten Tage wird deshalb der neue Bahnhof Düsseldorf und der Bahnhof Düsseldorf-Bilk für den Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig der Bahnhof Düsseldorf K. M. für den Frachtgutverkehr geschlossen werden.

Zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes auf den Bahnhöfen bei Düsseldorf wird mit demselben Tage — unter Aufhebung der in Betracht kommenden Tarifsätze — der Frachtgutverkehr auf dem Bahnhofe Düsseldorf B. M. beschränkt auf Sendungen nach und von Stationen der Eisenbahnen in Belgien, in Frankreich (über Belgien), in Holland, ferner nach und von Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, ausgenommen die Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln rechtsrh., für welche der Verkehr nur für Sendungen nach und von dem Rheinwerft aufrecht erhalten wird.

Frachtgutsendungen nach und von anderen als den vorbezeichneten Stationen können vom 1. November ab auf dem Bahnhofe Düsseldorf B. M. nicht mehr angeliefert bezw. abgenommen werden.

Nach und von dem Rheinwerft werden von demselben Tage ab nur noch Sendungen für den Schiffsverkehr, für die Zollabfertigungsstelle, für die Lagerplätze daselbst und für die angeschlossenen Werke befördert.

Die Frachtsätze für den neuen Bahnhof Düsseldorf stellen sich im allgemeinen gleich hoch oder billiger als die Sätze der alten Bahnhöfe; nur für die Richtung Benrath gibt es vereinzelte, um ein geringes höhere Sätze, als für die Station K. M., weil die Entfernung in dieser Richtung bis zum neuen Bahnhofe etwas grösser ist. Nähere Auskunft über die Frachtsätze für die neuen Bahnhöfe Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk ertheilt die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrhein.) zu Köln.

Die Abfertigung von Eilgütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen, letztere soweit die Auflieferung bei den Gepäckabfertigungsstellen erfolgt, verbleibt bis auf weiteres unverändert auf den Bahnhöfen Düsseldorf K. M. und B. M.

Elberfeld, den 18. September 1890. (2038)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion rechtsrh. zu Köln.

Deutsch-Westösterr.-Ung. Seehafen-Verband. Am 1. Oktober 1890 tritt zu Tarifheft 2 ein Nachtrag 3, enthaltend neue bezw. abgeänderte Frachtsätze mehrerer Ausnahmetarife in Kraft. Druckabzüge sind durch das Auskunftsbüreau hierselbst (Bhf. Alexanderplatz) und durch die Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, den 20. September 1890. (2039MG)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird die Station Gengenbach mit einem Schnittfrachtsatze von 51 Cts. für 100 kg in die Schnitttabelle auf Seite 6 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes ab Stationen der Südwestdeutschen Bahnen nach den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 1. Juli 1888, aufgenommen.

Karlsruhe, den 16. Sept. 1890. (2040)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Station Nierenhof des Direktionsbezirks Elberfeld ist mit der Zeche „ver. Aufgottgewagt" in die Gruppe III der vom 1. Juli 1890 bezw. 1. Januar 1888 ab gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50000 kg aufgenommen.

Oldenburg, den 16. Sept. 1890. (2041B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 20. September d. J. tritt für die Beförderung von Gaskoks in Wagenladungen von 10000 kg von Station Düren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) nach Station Eisenberg-Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahnen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,70 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 15. September 1890. (2042)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Der z. Zt. bestehende Ausnahme-Tarifsatz für Stärke für den Verkehr von Neudamm nach Stettin wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. von 0,55 ℳ auf 0,46 ℳ für 100 kg ermässigt.

Cüstrin II, den 16. Sept. 1890. (2043)
Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. n. Mts. gelangt zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Ladungen von je 10000 kg von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld etc. nach Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1888 der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Garms, Grüppenbühren, Hohenkirchen, Tettens und Wüsting der Oldenburgischen Staatsbahn und Nierenhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie anderweite Frachtsätze ab Zeche bezw. Kokerei.

Die für Wüsting im Verkehre mit einigen Stationen zur Einführung gelangenden höheren Frachtsätze treten erst am 1. November d. J. in Kraft.

Oldenburg, den 16. Sept. 1890. (2044B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. November 1890 wird die im Vieh- etc. Tarif Bromberg-westliche Staatseisenbahnen vom 1. August 1889 bestehende direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von und nach den Stationen Dt. Eylau Stadt, Gr. Koschlau, Löbau, Marienburg M M. E., Mlawa, Mlecewo, Montowo, Mortung, Nikolaiken, Riesenburg, Rosenberg, Rybno, Weissenburg i/Westpr. und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aufgehoben.

Bromberg, den 11. September 1890. (2045)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 20. September d. J. wird die Station Halsbrücke der Sächsischen Staatsbahnen in den vorbezeichneten Verbandsgüterverkehr einbezogen.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der um 8 km erhöhten Entfernungen für Station Freiberg in Sachsen.

Dresden, am 12. September 1890. (2046)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung des Güterverkehrs S. 738.)

4. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. Oktober 1890 ab.
Berliner Zeit.

Schiessplatz-Berlin.

Entfernung km	Gemischter Zug Nr. 3 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Gemischter Zug Nr. 5 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 1 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personengeld Pfennige II. Kl.	III. Kl.
0,0	—	6.35	—	12.00	—	4.00	ab Schiessplatz	
5,5	6.44	6.46	12.10	12.25	4.08	4.09	40	20
8,0	6.51	6.54	12.31	12.50	4.13	4.14	50	30
10,5	*6.59	*7.00	*12.57	*12.59	—	—	70	40
15,0	7.08	7.11	1.10	2.00	4.23	4.24	90	60
23,5	7.24	*7.25	*2.16	*2.17	—	—	140	100
31,0	7.37	7.41	2.31	2.32	—	—	190	120
38,0	7.52	*7.53	*2.45	*2.46	—	—	230	150
45,5	8.04	—	8.00	—	5.00	—	280	180

Berlin-Schiessplatz.

Stationen	Entfernung km	Personenzug Nr. 2 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Gemischter Zug Nr. 6 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Gemischter Zug Nr. 4 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personengeld Pfennige II. Kl.	III. Kl.
Schiessplatz	45,5	8.28	—	3.32	—	6.50	—	280	180
Sperenberg	40,0	8.20	8.21	3.16	3.21	6.40	6.42	240	160
Clausdorf	37,5	8.15	8.16	2.50	3.10	6.29	6.35	230	150
Mellen	35,0	—	—	*2.41	*2.43	*6.23	*6.24	210	140
Zossen	30,5	8.03	8.05	1.59	2.30	6.10	6.15	190	120
Rangsdorf	22,0	*7.52	*7.53	*1.43	*1.44	*5.56	*5.57	130	90
Mahlow	14,5	7.40	7.43	1.2[illegible]	1.30	5.43	5.44	90	60
Marienfelde	7,5	*7.30	*7.31	*1.12	*1.13	*5.31	*5.32	50	30
Berlin (Milit.Bhf.)	0,0	—	7.20	—	1.00	—	5.20	ab Berlin	

* Die Züge 3, 5, 2, 6, und 4 halten nur im Bedarfsfalle.
Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

(2047 J)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Main-Neckarbahn. In der Güter-Annahmestelle der Staatsbahnen in Frankfurt a/M. Paulsplatz Nr. 8 findet vom 1. Oktober l. J. ab auch Annahme und Abfertigung von Expressgütern nach Stationen der Main-Neckarbahn und darüber hinaus statt.

In die verschiedenen Tarife wird die Stadt-Annahmestelle mit den gleichen Frachtsätzen wie solche für Frankfurt a/M. Staatsbahnhof bestehen einbezogen.

Darmstadt, den 15. Sept. 1890. (2048)
Direktion der Main-Neckarbahn,
zugleich namens des Königlichen
Betriebsamtes in Frankfurt a/M.

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Verbands-Gütertarif, Theil I. Am 1. Oktober d. J. erscheint an Stelle und unter Aufhebung der Ausgabe vom 15. Mai 1887 nebst den Nachträgen I bis III eine neue Ausgabe des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes.

In die neue Ausgabe sind, soweit zulässig, die am 1. April d. J. im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, eingetretenen Aenderungen und Ergänzungen übernommen worden.

Im Allgemeinen werden durch die neue Ausgabe Frachtermässigungen herbeigeführt; in vereinzelten Fällen treten jedoch auch Frachterhöhungen insoweit ein, als für diejenigen Güter der Spezialtarife, welche in Gemässheit von Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements oder der Bahnpolizei-Reglements in bedekten Wagen befördert werden und nicht in dem „Verzeichnisse der bedeckt zu befördernden Güter“ aufgeführt sind, die Frachtsätze der betreffenden Tarifklassen mit dem bisher nicht erhobenen 10 % Zuschlage in Anwendung kommen.

Die Frachterhöhungen treten erst am 1. November d. J. in Kraft. Der Tarif ist zum Preise von 0,35 ℳ für das Stück bei den betheiligten Verwaltungen zu haben.

Elberfeld, den 15. Sept. 1890. (2049)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab kommt für den obenbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Ausgabe, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1885 nebst Nachträgen, sowie der Gütertarif für den Westdeutschen Verband (Heft 6) vom 1 September 1882 nebst Nachträgen hinsichtlich der Sätze zwichen Bockenheim und Württembergischen Stationen aufgehoben wird.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, erhalten diese erst vom 14. November d. J. ab Gültigkeit. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 12. Sept. 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M. (2050)

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 15. Oktober d. J. treten zu den Tarifheften 1 und 2 je der dritte Nachtrag und zum Tarifheft 3 der zweite Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten die bereits unter dem 5. Juli publicirte Einführung der höheren Frachtsätze der Schnitttafel I, Abtheilung E, neue Kontrolvorschriften zum Ausnahmetarif für Getreide etc. nach norddeutschen Seehafenstationen transito seewärts nach ausserdeutschen Ländern, die Aufnahme der Station Pempowo des Direktionsbezirks Breslau, die Ausdehung der Reexpeditionbegünstigung auf das Lagermagazin der Firma M. Zucker am Bahnhofe in Czernowitz und auf die öffentlichen Landes - Lagerhäuser und Freilager in Krakau und Lemberg, sowie anderweite Tarifänderungen.

Exemplare der Nachträge sind kostenfrei auf den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 16. September 1890. (2051)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Mecklenburgischen Verbands-Gütertarife gelangt der Nachtrag 1 vom 20. September d. J. zur Einführung, welcher Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben etc. enthält.

Schwerin, den 14. September 1890. (2052)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. l. Mts. gelangt zum **Südösterreichisch - Ungarisch - Deutschen Gütertarif** vom 1. Dezember 1888 ein Ergänzungsblatt zur Einführung, welches Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs Nr. 23 (für Petroleum) im Verkehr mit Bayerischen und Württembergischen Stationen enthält.

München, den 13. September 1890. (2053)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Anhang zum Breslau-Sächsischen Verbande. Gütertarif, Theil II. Eröffnung eines neuen Kohlenschachtes. Bis zur Einführung besonderer Frachtsätze werden Kohlen etc. - Sendungen von dem an die Station Chorzow neu angeschlossenen Bahnschacht der Gräfin Laura-Grube im Breslau - Sächsischen Verbande (Anhang hierzu vom 5/8 1888) zu den für die Schächte der Königsgrube vorgesehenen Frachtsätzen zur Abfertigung gelangen.

Wien, den 16. September 1890. (2054)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Oktober 1887. Einführung eines Nachtrages V. Mit 1. Oktober 1890 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag V in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für sämmtliche im Tarife enthaltenen Verkehrsverbindungen beim Kursstande der Oest. Banknoten von 175/180 und 180/185. (Welcher Kursstand ab 1/10. a. c. zur Berechnung gelangt, wird noch separirt veröffentlicht werden.)
2. Neue Frachtsätze für die neu eröffnete Versandstelle „Bahnschacht der Gräfin Lauragrube“.
3. Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag kann bei der unterzeichneten Generaldirektion und den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, den 15. September 1890. (2055)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Tarifes Theil II a, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. November 1890 gelangt im Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbande der Tarif Theil II a Heft 2, enthaltend die Schnittfrachtsätze nebst den besonderen Bestimmungen und dem Kilometerzeiger für die ausserfranzösischen Strecken bezüglich der allgemeinen (Klassen-) und der Ausnahmetarife (exklusive Getreide und Holz) im Verkehre zwischen Stationen der
K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft (Ungarische Linien), der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft

(Ungarische Linien) und der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und der Französischen Ostbahn andererseits zur Einführung.

Hierdurch werden aufgehoben und ersetzt:

1. die Frachtsätze für die Stationen Budapest (Oe. U. St. E. G.), Budapest-személy pályandvar (Pers.-Bahnhof), Budapest-Kelenföld, Budapest d. v. Ofen (S. B.), Rákos transit (Oe. U. St E. G.), Budapest (U. St. E.) transit, Budapest-fövámház (Hauptzollamt), in dem seit 1. August 1887 gültigen Nachtrag 4 zum Tarif Theil II für den Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 15. Juli 1881;
2. Die Frachtsätze und Bestimmungen für die Stationen Budapest (Oe. U. St. E. G.), Rakós transit (Oe. U. St. E. G.), Budapest-dunaparti-teherpályandvar (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest Kelenföld (U. St. B.), Budapest d. v. Ofen (S. B.), Budapest (U. St. B.) transit im Ausnahmetarif Nr. 17. Ordnungszahl 5, 6, 7, 9, 10, 13 und 16 auf Seite 70 bis 79 in dem seit 1. Augnst 1887 giltigen Nachtrag 8 A zu Tarif Theil III für den Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch-Französischn Eisenbahnverband vom 15. Juli 1881.

Die korrespondirenden Schnittfrachtsätze für die Französischen Strecken sind dem Tarif Theil IIb vom 1. Juni 1890 zu entnehmen.

Exemplare des Tarifs Theil IIa Heft 2 sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Wien, Johannesgasse, für 1,20 fl. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 15 September 1890. (2056)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei Düsseldorf werden vom 1. Oktober d. J. ab die Personenzüge der Strecke Hagen Rh.-Mettmann-Gerresheim Rh.-Düsseldorf-Derendorf über Gerresheim B. M. nach bezw. von dem Bahnhofe Düsseldorf B. M. gefahren. Gleichzeitig wird die Station Gerresheim Rh. für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen. Soweit zur Zeit eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von uns nach Gerresheim Rh. eingerichtet ist, findet dieselbe demnächst ohne Preisänderung von bezw. nach Gerresheim B. M. statt.

Ferner erfolgt vom benannten Tage ab eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von und nach Düsseldorf B. M. nach und von Stationen der Richtung Neanderthal in gleichem Umfange und zu denselben Preisen, wie solche heute für Düsseldorf-Derendorf bestehen.

Elberfeld, d. 17. Septemb. 1890. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VII zu dem vom 20. Mai 1884 gültigen Personentarife sowie eines Lokaltarifes für die Beförderung von Personen und Gepäck auf den Ungarischen Linien. Zu unserem vom 20. Mai 1884 gültigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport tritt am 1. Oktober 1890

Nachtrag VII

mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ausserkraftsetzung von Tarifbestimmungen und Gebühren.
2. Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der Ungarischen Strecken einer- und den Stationen der Oesterreichischen Strecke andererseits.
3. Transportgebühren für Reisegepäck und Hunde im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der Ungarischen Strecken einer- und den Stationen der Oesterreichischen Strecke andererseits.

Durch diesen Nachtrag treten sämmtliche im Haupttarife und in den bisherigen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze hinsichtlich der Ungarischen Strecke ausser Kraft, und werden demnach vom 1. Oktober 1890 ab nur die in unserem Haupttarife und in den Nachträgen I bis III enthaltenen und unsere Oesterreichische Strecke betreffenden Bestimmungen und Gebühren in Gültigkeit verbleiben.

Gleichzeitig tritt mit 1. Oktober 1890 ein neuer, auf Grund des Zonensystems berechneter Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Gepäck auf der Ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sowie des neuen Tarifes sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest V, Maria Valeriagasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 15. September 1890.
Die Direktion. (2058)
(N. w. n. h.)

Am 1. Oktober d. J. wird der in Km.-Station 7,73 der Strecke Bergen-Lauterbach belegene Haltepunkt Pastitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Daselbst werden zunächst sämmtliche dort verkehrende Züge nach Bedarf halten.

Berlin, im September 1890. (2059MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. September d. J. wird der zwischen Külte-Wetterburg und Arolsen gelegene Haltepunkt Fischhaus für den Personenverkehr eröffnet. Folgende Züge werden an dem genannten Haltepunkte anhalten:

a) in der Richtung Külte-Wetterburg-Arolsen:
Abfahrt von Fischhaus 8.12, 11.31 Vorm., 5.36, 10.17 Nachm.

b) in der Richtung Arolsen-Külte-Wetterburg:
Abfahrt von Fischhaus 4.48, 9.14 Vorm., 1.00, 6.58 Nachm.

Eine direkte Personenabfertigung von und nach Fischhaus findet nach und von den Stationen der Strecke Warburg-Arolsen statt.

Elberfeld, den 15. September 1890. (2060)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Lokalbahn Reichenberg-Gablonz. **Aufhebung des Tarifs für den direkten Personenverkehr.** Am 1. Oktober l. J. tritt der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. November 1889 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit.

In wichtigeren Relationen werden jedoch bis zur Einführung eines neuen Tarifs direkte Fahrkarten für einfache Fahrten ausgegeben, deren Preise theilweise durch Zusammenstoss der ab 1. Oktober l. J. gültigen normalen Lokalfahrpreise gebildet sind, theilweise eine Ermässigung in sich begreifen.

Nähere Auskünfte hierüber ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Wien, den 15. September 1890. (2061)
K. K. priv.
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Altschienen-Verkauf. Zum Verkauf der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamts-Bezirken angesammelten alten Schienen und anderer Oberbaumaterialien wird Termin auf Mittwoch, den 15. Oktober d. J., Vormittags 9 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 15. September 1890. (2062)
Materialienbüreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die billigste u. beste Badeeinrichtung ist ein Patent-Badestuhl von L. Weyl, Berlin, Mauerstr. 11. Prospecte gratis.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)



Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos“
Bestes Fabrikat
R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.

„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten.“





Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**

Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. etc.



Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen,** seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,

übernimmt die Ausführung

elektrischer Beleuchtungs-Anlagen

für

Bahnhöfe

sowie die Lieferung von Elektromotoren für

Drehscheiben und Schiebebühnen.

Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim

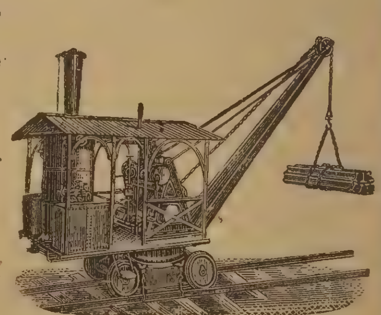
liefert als langjährige Specialität:

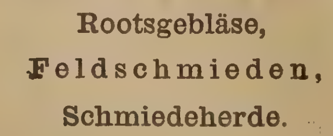
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art

Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen.
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.

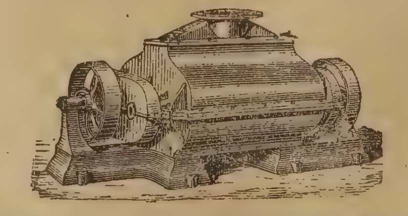
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf- und hydraulischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend.
(D. R.-P. 30391.)

Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat (D. R.-P. 1525).
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.





Rootsgebläse,
Feldschmieden,
Schmiedeherde.



Materialprüfungsmaschinen.
Zählapparate.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Lübeck-Büchener, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Travemünder Eisenbahnen.

Fahrplan vom 1. Oktober 1890 an.

1. a. Von **Lübeck** nach **Hamburg.**

Stationen	9. Pers.-Zug	21. Schn.-Zug	11. Pers.-Zug	17. Gem. Zug	13. Gem. Zug	15. Pers.-Zug	23. Schn.-Zug	19. Pers.-Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Lübeck ...... Abf.	6^{40}	8^{07}	10^{30}	12^{55}	4^{00}	$6^{\underline{40}}$	$7^{\underline{47}}$	$8^{\underline{55}}$
Niendorf ..... „	6^{52}	—	—	1^{10}	4^{15}	$6^{\underline{52}}$	—	$9^{\underline{05}}$
Reinfeld ..... „	7^{07}	—	10^{52}	1^{25}	4^{30}	$7^{\underline{05}}$	—	$9^{\underline{19}}$
Oldesloe ..... „	7^{25}	8^{34}	11^{07}	1^{46}	4^{48}	$7^{\underline{19}}$	$8^{\underline{17}}$	$9^{\underline{33}}$
Bargteheide . „	7^{45}	—	11^{24}	2^{09}	5^{09}	$7^{\underline{38}}$	—	$9^{\underline{52}}$
Ahrensburg .. „	8^{00}	—	11^{36}	2^{22}	5^{23}	$7^{\underline{49}}$	—	$10^{\underline{03}}$
Alt-Rahlstedt „	8^{15}	—	—	2^{37}	5^{38}	$8^{\underline{02}}$	—	$10^{\underline{15}}$
Wandsbek ... „	8^{27}	9^{13}	11^{57}	2^{51}	5^{52}	$8^{\underline{13}}$	$8^{\underline{57}}$	$10^{\underline{27}}$
Hamburg ... Ank.	8^{35}	9^{20}	12^{05}	3^{00}	$6^{\underline{00}}$	$8^{\underline{21}}$	$9^{\underline{04}}$	$10^{\underline{35}}$

1. b. Von **Hamburg** nach **Lübeck.**

Stationen	10. Pers.-Zug	12. Schn.-Zug	14. Pers.-Zug	16. Pers.-Zug	22. Schn.-Zug	18. Pers.-Zug	20. Pers.-Zug	24. Schn.-Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3
Hamburg .... Abf.	7^{05}	8^{28}	10^{05}	1^{25}	3^{20}	$6^{\underline{00}}$	$8^{\underline{55}}$	$11^{\underline{00}}$
Wandsbek ... „	7^{16}	8^{37}	10^{15}	1^{35}	3^{29}	$6^{\underline{11}}$	$9^{\underline{06}}$	$11^{\underline{10}}$
Alt-Rahlstedt „	7^{28}	—	—	1^{45}	—	$6^{\underline{24}}$	$9^{\underline{19}}$	—
Ahrensburg . „	7^{43}	—	10^{39}	2^{03}	3^{47}	$6^{\underline{40}}$	$9^{\underline{35}}$	$11^{\underline{29}}$
Bargteheide . „	7^{55}	—	10^{51}	2^{15}	—	$6^{\underline{53}}$	$9^{\underline{47}}$	—
Oldesloe .... „	8^{16}	9^{17}	11^{12}	2^{36}	4^{13}	$7^{\underline{14}}$	$10^{\underline{09}}$	$11^{\underline{54}}$
Reinfeld .... „	8^{29}	—	11^{27}	2^{50}	—	$7^{\underline{28}}$	$10^{\underline{24}}$	—
Niendorf ..... „	8^{42}	—	—	3^{00}	—	$7^{\underline{42}}$	$10^{\underline{38}}$	—
Lübeck ..... Ank.	8^{54}	9^{43}	11^{50}	3^{15}	4^{40}	$7^{\underline{54}}$	$10^{\underline{50}}$	$12^{\underline{20}}$

2. a. Von **Lübeck** nach **Büchen.**

Stationen	1. Personen-Zug	3. Personen-Zug	5. Personen-Zug	7. Gemischter Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Lübeck .... Abf.	8^{00}	10^{35}	3^{52}	$8^{\underline{00}}$
Blankensee .... „	8^{10}	—	4^{03}	$8^{\underline{14}}$
Sarau .... „	8^{20}	—	4^{12}	$8^{\underline{25}}$
Ratzeburg .... „	8^{33}	11^{02}	4^{25}	$8^{\underline{42}}$
Mölln .... „	8^{46}	11^{15}	4^{39}	$8^{\underline{59}}$
Roseburg .... „	9^{03}	—	4^{55}	$9^{\underline{18}}$
Büchen .... Ank.	9^{11}	11^{37}	5^{05}	$9^{\underline{30}}$

2. b. Von **Büchen** nach **Lübeck.**

Stationen	2. Pers.-Zug	302. Gemischter Zug	4. Pers.-Zug	6. Gem. Zug	8. Pers.-Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Büchen .... Abf.	6^{23}	8^{40}	12^{34}	$7^{\underline{00}}$	$9^{\underline{34}}$
Roseburg .... „	—	8^{50}	12^{43}	$7^{\underline{10}}$	—
Mölln .... „	6^{50}	9^{19}	1^{04}	$7^{\underline{35}}$	$9^{\underline{58}}$
Ratzeburg .... „	7^{05}	9^{40}	1^{19}	$7^{\underline{55}}$	$10^{\underline{12}}$
Sarau .... „	—	9^{53}	1^{29}	$8^{\underline{07}}$	—
Blankensee .... „	7^{20}	10^{05}	1^{38}	$8^{\underline{17}}$	—
Lübeck .... Ank.	7^{31}	10^{20}	1^{50}	$8^{\underline{30}}$	$10^{\underline{35}}$

3. a. Von **Lübeck** nach **Travemünde.**

Stationen	32. Gemischter Zug	34. Gemischter Zug	36. Gemischter Zug	38. Gemischter Zug
Klasse	2 3	2 3	2 3	2 3
Lübeck .... Abf.	7^{45}	1^{45}	4^{50}	$8^{\underline{40}}$
Waldhalle .... „	8^{03}	1^{57}	5^{02}	$8^{\underline{54}}$
Dänischburg .... „	8^{09}	2^{03}	5^{08}	$9^{\underline{01}}$
Waldhusen .... „	8^{17}	2^{11}	5^{16}	$9^{\underline{11}}$
Pöppendorf .... „	8^{24}	2^{18}	5^{23}	$9^{\underline{20}}$
Travemünde ...... Ank.	8^{35}	2^{29}	5^{34}	$9^{\underline{31}}$

3. b. Von **Travemünde** nach **Lübeck.**

Stationen	31. Gemischter Zug	33. Gemischter Zug	35. Gemischter Zug	37. Gemischter Zug
Klasse	2 3	2 3	2 3	2 3
Travemünde .... Abf.	6^{05}	9^{00}	3^{00}	$6^{\underline{15}}$
Pöppendorf .... „	6^{17}	9^{12}	3^{12}	$6^{\underline{28}}$
Waldhusen .... „	6^{26}	9^{19}	3^{19}	$6^{\underline{38}}$
Dänischburg .... „	6^{36}	9^{27}	3^{27}	$6^{\underline{48}}$
Waldhalle .... „	6^{43}	9^{33}	3^{33}	$6^{\underline{55}}$
Lübeck .... Ank.	6^{56}	9^{44}	3^{44}	$7^{\underline{12}}$

Die Nachtzeiten (von $6^{\underline{00}}$ Abends bis $5^{\underline{59}}$ Morgens) sind durch Unterstreichung der Minutenziffern hervorgehoben.

Druck von Charles Coleman, Lübeck.



Nr. 75. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 56

Berlin, den 24. September 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Fahrplan der Main-Neckarbahn bei.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Ueber den Sammelgutverkehr auf den Deutschen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 74.)

Betrachten wir zunächst den von den vereinigten Spediteuren Berlins festgesetzten Mindesttarif, der bei Strafe nicht unterboten werden darf. Dieser wird nach Artikel IV der Vereinbarung in folgender Weise berechnet.

§ IV. Für jede im Ortsverzeichniss des Syndikats benannte Bestimmungsstation wird nach den Erfahrungen der vorhergehenden Jahre eine Berechnung der für geleistete Transporte thatsächlich erwachsenen Kosten gegeben. Zu diesen Kosten treten auf der Bestimmungsstation die dem dortigen Agenten für Empfang und Entladung zufallenden Entschädigungen, in Berlin die für die umgekehrten Leistungen (Beladung, Absendung) hinzu, d. s. 1,5 + 2,0 = 3,5 ℳ für 1000 kg. Die so entstehende Gesammtsumme wird von dem Betrage abgezogen, der unter Zugrundelegung des Eisenbahn-Gütertarifs erhoben werden musste (Stückgutfracht) und von der so ermittelten Differenz wird noch ein Drittel dem erst berechneten Preise zugeschlagen. Jedenfalls darf aber der berechnete Betrag nicht höher sein als der von 8,50 ₰ für 1 km und 1000 kg zuzüglich 2 ℳ Expeditionsgebühr.

Diese etwas verwickelte Berechnung wird durch ein Beispiel leicht aufgeklärt. Nehmen wir an, dass es sich um eine Sendung von Berlin nach Köln handelt und dass wegen der Häufigkeit dieser Transporte der thatsächlich von den Spediteuren durchschnittlich in den letzten Jahren bezahlte Preis entsprechend dem Tarif für 10 t-Ladungen, d. s. 34,30 ℳ für die Tonne, betragen hat.

Dann sind zu rechnen:

Selbstkosten	34,30 ℳ
Schreib- und Verladegebühren in Berlin . . .	3,50 „
desgl. in Köln	3,50 „
zusammen	41,30 ℳ
Nach dem bahnseitigen Stückgutsatz waren zu zahlen	62,60 „
Unterschied	21,30 ℳ
davon ⅓ . . . . =	7,10 „
zu der oben berechneten Summe von	41,30 „
gibt	48,40 ℳ

Diesen Betrag müssen die Spediteure nach den Syndikatsbeschlüssen mindestens erheben, vorausgesetzt, dass derselbe den Satz von 8,50 ₰ für das Tonnenkilometer nicht übersteigt.

Dieser letzte Satz ergibt für die 551 km lange

Strecke	46,835 ℳ
zu welchem an Expeditionsgebühr . . . . . hinzutreten	2,000 „
zusammen	48,835 ℳ

Da dieser Betrag den berechneten Satz von 48,40 *M.* übersteigt, so findet der letztere Anwendung.

Die obige Regel gilt nur für solche Orte, wo Zweiggeschäfte oder Agenten der Berliner Firmen bestehen. Für alle anderen kommt die Umexpedition mit in Frage und dann berechnet sich der Mindestsatz an Transportgebühr gemäss Artikel IV der Vereinbarung wie folgt:

Für Bestimmungsstationen, welche über die im Ortsverzeichniss des Syndikats angegebenen Orte hinaus liegen, wird zu der nach Erfahrungswerthen für den Ort, wo eine Umexpedition stattfinden muss, festgesetzten Gebühr, der Betrag dieser Umexpedirung und der Stückgutsatz von dem oben erwähnten Orte bis zur Zielstation zugeschlagen. Es treten ferner hinzu 3,50 *M.* für die Tonne an Geschäftskosten in Berlin und die so ermittelte Gesammtsumme wird von der der Strecke entsprechenden Stückgutfracht des Eisenbahn-Gütertarifes abgezogen, worauf man ein Drittel des sich ergebenden Preisunterschiedes dem berechneten Betrage noch hinzufügt.

Handelt es sich z. B. um eine Sendung nach dem 50 km hinter Köln belegenen Düren, so sind zu rechnen:

Selbstkosten bis Köln	34,30 *M.*
Umexpedirung in Köln	7,00 „
Stückgutfracht Köln-Düren	7,50 „
zusammen	48,80 *M.*
Kosten in Berlin	3,50 „
im ganzen	52,30 *M.*
Der Stückgutsatz Berlin-Düren ist	68,10 „
Unterschied	15,80 *M.*
Davon ⅓	5,25 „
welche Summe dem Betrage von	52,30 „
zugefügt wird.	= 57,55 *M.*

Es ist nicht uninteressant, die nach diesen Formeln berechneten Beträge mit denen zu vergleichen, welche der Gütertarif für geschlossene Ladungen und für Stückguttransporte festsetzt. Für die Eisenbahnverwaltungen ergibt der Sammelgüterverkehr die Möglichkeit, Waaren zum Ladungssatz befördern zu können, welche der Stückgutklasse angehören, sie erleidet aber eine dem Unterschiede bei den Tarifklassen entsprechende Einbusse, wenn man von den Betriebskosten zunächst absieht. Welchen Nutzen hat aber das Publikum dabei?

In dem ersten der gewählten vorhergehenden Beispiele haben wir gesehen, dass der vom Spediteur verlangte Mindestsatz 48,40 *M.* beträgt.

Der Stückguttarif ergab	62,60 *M.*
der Ladungstarif (10 t)	34,30 „
Die Bahn verliert also beim Sammelgutverkehr	28,30 „

Der Nutzen des Publikums ist halb so gross, als die Einbusse der Bahnverwaltung in diesem Falle, nämlich

62,60 — 48,40 = 14,20 *M.*

Die andere Hälfte bleibt in den Händen des Spediteurs.

In dem zweiten Beispiele, Transport Berlin-Düren mit Umexpedition in Köln, erhält die Bahn

an Wagenladungsfracht	34,30 *M.*
„ Stückgutfracht	7,50 „
	41,80 *M.*
Die Stückgutfracht Berlin-Düren beträgt	68,10 „
mithin entgehen der Bahn	26,30 *M.*

Der Nutzen des Publikums ist dabei

68,10 — 58,55 = 9,55 *M.*,

d. i. ein Drittel des beim Bahntransport Ersparten, zwei Drittel beansprucht der Spediteur.

Man muss nicht übersehen, dass bei allen diesen Berechnungen es sich nur um die Mindestsätze handelt. Der Spediteur darf über die von der Vereinigung vorgeschriebenen Beträge hinausgehen und das wird er thun, so oft er kann, d. h. so oft, als er nicht zu befürchten braucht, der betreffende Transport werde ihm bei höherer Forderung entgehen.

Andererseits wieder macht für gewisse Richtungen, wo Konkurrenz zu befürchten ist und bei grossen Transportmassen die Tarifkommission des Syndikats von dem ihm nach Artikel V der Statuten zustehenden Rechte Gebrauch, die nach der vorgeschriebenen Rechnung ermittelten niedrigsten Gebühren noch weiter herabzusetzen, sobald das allgemeine Interesse der Sammelgutverfrachter in Frage kommt. In solchem Falle kann der Nutzen des Publikums unter Umständen grösser werden als der der Spediteure.

Es ist deshalb unmöglich, in festen Zahlen zum Ausdruck zu bringen, wie die der Eisenbahnverwaltung verursachte Einbusse zwischen dem Spediteur und dem Versender vertheilt wird. Um nach dieser Richtung eine ungefähre Anschauung zu geben, lassen wir die Sätze folgen, welche die Berliner Spediteure für einige der hauptsächlichsten Bestimmungsstationen erheben, indem wir gleichzeitig die Ladungs (10 t)- und Stückguttarife einander gegenüberstellen.

Bestimmungs-station	Tarif für die Tonne			Nutzen für	
	Stückgut-tarif *M.*	Spediteur-tarif *M.*	Ladungs-tarif *M.*	das Publikum *M.*	den Spediteur *M.*
Altkirch	97 00	76,00	53,00	21.00	23,00
Avricourt	92 00	76,00	50,30	16 00	25,70
Bebra	42,90	38,50	23 50	4 40	15.00
Bingen	69,10	54,00	37,80	15 10	16 20
Breslau	37.50	24,00	20,60	13,50	3,40
Coblenz	68,80	55,00	37,60	13 80	17,40
Colmar	93,00	71,00	50,80	22.00	20,20
Constanz	95 60	78,50	51,60	17,10	26,90
Ems	66,50	57,00	36,40	9.50	20,60
Forbach	84,30	69,00	46,10	15,30	22,80
Freiburg	90,20	74,50	48,30	16 50	26 20
Grunau	52,90	44,00	29,00	8 90	15 00
Hamburg	24 90	21,50	18,40	3,40	3,10
Horn	60,60	52,00	33,20	12,60	18,80
Karlsruhe	75,40	60,00	41.20	15 40	18,80
Landau	68.30	64 50	36,60	3,80	27,90
Limburg	62,70	53.00	34.30	9,70	18 70
Luxemburg	86.70	73,00	47,40	13.70	25,60
Mainz	65,70	51,00	35,90	14,70	15,10
Metz	91,90	76,50	50,20	15,40	26 30
Münster	50,40	46,50	27.60	13,90	18,90
Nassau	65,60	56,50	35,90	9,10	20,60
Osnabrück	44,80	39,50	24,50	5,30	15,00
Salzburg	89,30	70,00	47.60	19,30	22,40
Stettin	17,00	13,40	9 40	3,80	3,80
Strassburg	85,60	60,00	46,80	25,60	13,20
Ulm	78,70	65,00	42 00	13,70	23,00
Weimar	29,40	28,50	16,10	0 90	12,40
Wien	68,70	54,00	37,60	14,70	16,40

In der vorstehenden Tabelle sind die Bestimmungsstationen gesperrt gedruckt, bei denen der Nutzantheil des Versenders grösser ist als der des Spediteurs; sie sind selten, in den meisten Fällen streicht der Spediteur $^1/_2$ bis $^3/_4$ der Frachtdifferenz ein.

Bei den angestellten Berechnungen sind die Ladungen immer zum Satz der „Allgemeinen Wagenladungsklasse“ eingesetzt. Das ist allerdings der am häufigsten vorkommende Fall. Soll eine Ladung zu einem Ausnahmetarif befördert werden, so muss sie ausschliesslich aus den im betreffenden Tarif aufgezählten Gütern bestehen. Derartige Güter werden aber selten in kleinen Gewichten befördert; in der Regel finden sich nicht die genügenden Mengen für eine geschlossene Ladung, es sei denn in Städten, wo Wollkämmereien bestehen, gewöhnliche Eisenwaaren und dergleichen fabrizirt werden, welche in kleinen Posten abgesetzt werden. Wenn an solchen Plätzen die Spediteure sicher sind, dass sie selbst bei Anwendung der Ausnahmetarife Nutzen haben werden, sind sie geneigt, für die in diesen Tarifen genannten Güter günstigere Preise den Versendern zu stellen. Der Unterschied beträgt zwischen 10 und 20 %, wie aus dem nachfolgenden, dem Spediteurtarif ab Aachen entnommenen Beispiel erhellt.

Bestimmungs-station	Güter		Unterschied	
	gewöhnliche	der Ausnahme-tarife	in Geld	in Prozen-ten
	M.	M.	M.	
Berlin	62,50	50,00	12,50	20
Breslau . . .	93 00	80 00	13.00	14
Dresden . . .	78.00	68.00	10,00	13
Leipzig . . .	60 00	50.00	10 00	16
Stettin	83 00	66,00	17,00	20

Der Nutzen des Spediteurs beträgt bei Anwendung der Klasse A 2 16 %, bei Ausnahmetarif I = 25 % und bei II = 40 %, er findet also immer noch einen erheblichen Vortheil. Uebrigens gibt es, wie wir bereits erörtert haben, in den meisten Plätzen nur e i n e n Beförderungssatz für das Sammelgut. Gelingt es dem Spediteur, die aufgegebenen Güter in der Weise zu sammeln, dass er von einem Ausnahmetarif für eine oder mehrere Ladungen Gebrauch machen kann, so hat er den zwischen diesen Tarifklassen sich ergebenden Nutzen ganz für sich, er nimmt $^3/_4$ bis $^4/_5$ des beim Bahntransport erzielten Gewinnes ein.

Es ist noch der Fall zu betrachten, wo der Versender 5 000 kg Güter dem Spediteur überweist in der Hoffnung, aus dem Preisunterschiede der Klassen A und B zu gewinnen. Dieser Fall ist selten, im übrigen leicht zu berechnen. Der Preisunterschied zwischen beiden Tarifklassen ist nicht bedeutend genug, um dem Spediteur ausreichenden Nutzen zu gewähren, von dem er dem Publikum einen Theilbetrag abgeben könnte. Auf 100 km Entfernung, d. i. etwa für die 5 t-Ladungen die Durchschnittsstrecke, beträgt der Frachtunterschied nur 1,20 M. für die Tonne. Das kann den Spediteur nicht reizen. Andererseits hat der Fabrikant, welcher Ladungen von 5 000 kg aufgeben muss, häufiger die Gelegenheit, die Ladungen selbst zu ergänzen, sei es, dass er seine eigenen Transporte vereinigt, sei es, dass er sich mit einem anderen Fabrikanten dieserhalb verständigt.

Indessen ist die Ansammlung einzelner Posten von 5 t Gewicht durch Vermittelung der Agenten durchaus nicht ausgeschlossen. In grossen Städten wie in Berlin werden wöchentlich durchschnittlich 10 Sammelwagen durch solche grossen Einzelsendungen gebildet. Davon haben die Spediteure wenig Gewinn. Sie nehmen z. B. in einem solchen Fall für die Strecke Berlin-Köln 38 M. für die Tonne.

Der Tarif A beträgt	38,90 M.
„ „ B „	34,30 „
Der Unterschied von	4,60 M.

vertheilt sich mit 3,70 M. ($^4/_5$) auf den Spediteur, mit 0,90 M. ($^1/_5$) auf den Versender.

Die bisher erwähnten Tarife der Spediteure greifen die Entschädigung in sich, welche den Leistungen für das Schreibwerk, die Beladung an der Aufgabestation, die Entladung an der Zielstation entsprechen. Es bleiben noch die Berechnungen zu besprechen, welche die Sammelgut-Spediteure für andere nothwendige Verrichtungen ansetzen.

Hierher gehört das Rollwesen. In § II der Vereinbarung des Berliner Syndikats heisst es:

Das Rollgeld für die Strecke vom Hause des Versenders bis zur Eisenbahn ist mit 5 M. für 1 000 kg, mit dem Satz von 0,25 M. für jede angefangene 50 kg zu berechnen. In dem Falle, wo die zur Kenntniss des Publikums gebrachten Tarife das Rollgeld mit einschliessen, muss bei Bildung dieser Tarife mindestens der Betrag von 5 M. den nach § 4 berechneten Sätzen hinzugefügt werden.

Dieser Satz von 5 M. für die Tonne ist doppelt so gross als das bei bahnseitiger Abholung erhobene Rollgeld. Das Rollgeld bildet daher einen erheblichen Theil des Einkommens für den Spediteur, der sich ausbedingt, alle als Sammelgut beförderten Güter zuzurollen.

Für dieses Abrollen ist die Gebühr auf 4 M. für die Tonne ermässigt mit einem Mindestsatz von 0,10 M. für die ersten 25 kg.

Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen entschädigen die versicherten Güter mit höchstens 1,5 M. für 1 kg und erheben dafür eine Versicherungsgebühr von $^1/_{10}$ ‰ des angegebenen Werthes der Güter. Nach § 17 der Statuten des Berliner Syndikats müssen die Spediteure mindestens eine Prämie von $^1/_6$ ‰ auf eine Entfernung von 300 km und von $^1/_3$ ‰ auf die darüber hinausgehenden Entfernungen erheben. Dieser Satz wird aber selten angewendet. Durchschnittlich beträgt die Versicherung beim Spediteur $^1/_4$ ‰.

Die Spediteure begründen ihre höhere Prämie mit den vermehrten Gefahren, denen die Güter durch ihre Behandlung, die Lagerung in den Speichern, ausgesetzt sind.

Alle sonstigen Nebenkosten als z. B. für Verwiegungen, für Krahngebühren usw. müssen nach § 16 der Statuten mindestens so hoch gegriffen werden, als dieselben von der Bahnverwaltung angesetzt werden. Artikel 15 bestimmt ganz allgemein, dass keine Leistung unentgeltlich geschehen, dass keine Rückvergütung oder sonstige Entschädigung dem Versender gewährt werden darf.

Wir haben die Bedeutung gezeigt, welche das Sammelgutgeschäft in Deutschland gewonnen hat. Die wichtige Organisation dieses Gewerbes in den meisten grossen Städten macht es möglich, dass der grösste Theil des bei Anwendung des Wagenladungs- gegen den Stückguttarif erzielten Nutzens den Spediteuren zufällt. Abgesehen von einigen durch Wettbewerb oder aussergewöhnlich starken Verkehr begünstigten Linien ist der Antheil des Publikums an diesem Nutzen auf weniger als die Hälfte ermässigt, erreicht nicht selten kaum $^1/_4$ oder $^1/_5$. Dieser Nutzen wird aber noch weiter durch die erhobenen Nebengebühren, z. B. die für Zurollung, geschmälert. Der Sammelgutverkehr begünstigt daher weit mehr die Spediteure als die Versender.

Trotz alledem steht die Deutsche Geschäftswelt dem Sammelgutgeschäft nicht feindlich gegenüber und das ist leicht erklärlich. Nach dem Deutschen Gütertarif, welcher für unvollständige Ladungen so ungünstig ist, kann der Versender nur eine Einrichtung begrüssen, welche ihm auf seine Transportgebühren gewissermaassen einen Rabatt gewährt, den er sich sonst nicht verschaffen könnte, so gering er auch sein mag. Das Publikum ist gern geneigt, Ansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung geltend zu machen, es ist aber sehr nachsichtig gegen den Sammelgut-Spediteur, dem es eine mässige Herabsetzung der Frachtgelder gegebenen Falles zu verdanken hat. Die einzige Unannehmlichkeit, welche dem Publikum durch Inanspruchnahme des Spediteurs erwächst, liegt in der Transportverzögerung, doch muss man anerkennen, dass nach dieser Richlung die Bedienung durch den Spediteur wenig zu wünschen übrig lässt. Auf den grossen Durchgangslinien bewegen sich die Transporte mit einer Geschwindigkeit, welche kaum etwas zu wünschen übrig lässt. *)

Was die Deutschen Eisenbahnverwaltungen anbetrifft, so ist die Stellung, welche sie dem Sammelgutverkehr gegenüber einnehmen, sehr verschieden. Einige haben die durch die Spediteure den Bahnen entzogenen Einnahmen vor Augen, andere tragen den Diensten Rechnung, welche die Spediteure ihnen durch die Vereinfachung in der Expedition sowie durch die bessere Ausnutzung des rollenden Materials erweisen.

Wie wir bereits erwähnten, haben wir nicht die Absicht, zu der so schwierigen Frage der Zweckmässigkeit des Sammelgutverkehrs Stellung zu nehmen. Wir müssen jedoch den vorweggenommenen Nutzen der Sammelgut - Spediteure hervorheben, ebenso die Ungleichheiten dieses Systemes, durch welche die grossen zum Nachtheil der kleinen Plätze bevorzugt werden. Der Sammelgutverkehr fälscht die statistischen Ermittelungen, er spiegelt dem grossen Publikum eine Herabsetzung der durch-

*) Hier scheint Mr. Mange nicht genügend unterrichtet zu sein. Uns sind Fälle bekannt, wo ein Gut in weit kürzerer Zeit von Newyork nach Bremen gelangte, als von Bremen mit Inanspruchnahme des Spediteurs bis Berlin.

schnittlichen Frachtsätze vor, an welcher letzteres nur im geringen Umfange betheiligt ist.

Der letzte Punkt verdient eine nähere Beleuchtung. Die Deutsche Verkehrsstatistik von 1888 gibt für das Sammelgut an:

Ortsverkehr	716 098 t
Ausfuhr	96 577 „
Einfuhr	38 806 „
Durchgang	38 544 „
zusammen	890 025 t

Das ist ungefähr 1/8 aller Stückguttransporte und 1/150 des gesammten Deutschen Güterverkehrs.

An der Zahl von 890 025 t hat Berlin folgenden Antheil:

Ortsverkehr	73 597 t,
Ausfuhr	7 852 „
Einfuhr	2 421 „
zusammen	83 870 t

d. i. ein Zehntel des ganzen Sammelgutverkehrs.

Wenn man berücksichtigt, dass 1888 der mittlere Eisenbahn-Frachtsatz des Stückguts 11,99 ₰ für 1 tkm, der für 10 t Ladungen 6,26 ₰ gewesen ist, so beträgt die Einbusse der Bahnverwaltungen für 1 tkm im Sammelgutverkehr 5,73 ₰.

Die mittlere Streckenlänge des Stückgutes ist 130 km gewesen, d. h. also, die Einbusse für die Tonne hat 5,45 ℳ betragen oder für die 890 025 t Sammelgut

6 630 500 Mark.

Der Vortheil des Publikums bei den Sammelguttransporten beträgt 1/3—1/2, durchschnittlich 5/12, mithin haben die Speditionsfirmen im Jahre 1888 bei dem genannten Geschäft gegen 3 880 000 ℳ eingenommen.

Das Deutsche Publikum hat also für seine Transporte diese Summe mehr ausgegeben, als in der Eisenbahnstatistik angegeben ist. Wenn man diesen Ausfall auf die geleisteten 18 508 611 000 tkm vertheilt, wird man gewahr, dass der Sammelgutverkehr eine durchschnittliche Gebühr von 0,020 ₰ verschleiert. Das ist kein zu unterschätzender Umstand, er beweist, dass eine oberflächliche Vergleichung der Transportgebühren verschiedener Länder nie einen richtigen Vergleich ergeben kann; man muss wissen, wie die Zahlen der Statistik entstanden sind.

Kolle.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn stehenden Strecken Gr. Priesen-Loschowitz-Wernstadt (16,8 km) und Loschowitz-Auscha (7,7 km) der Lokalbahn Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha, von welchen die erstgenannte Strecke am 18. August d. J. und die Strecke Loschowitz-Auscha am 11. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3777 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3791 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ostpreussische Südbahn: Jubiläumsfeier.

Wie wir in Nr. 73 S. 726 d. Ztg. bereits mittheilten, waren am 11. September d. J. 25 Jahre verflossen, dass die Betriebseröffnung der Strecke Königsberg-Pillau der Ostpreussischen Südbahn stattfand. Jenes für die Provinz Ostpreussen und die Stadt Königsberg so wichtige Ereigniss gab Veranlassung zur feierlichen Begehung dieses Festtages durch ein solennes Gastmahl in dem durch seine vorzügliche künstlerische Ausstattung berühmten, durch Blumenschmuck noch weiter verschönten Saale des Landeshauses in Königsberg. Zu demselben waren ausser den Mitgliedern des Aufsichtsraths, der Direktion und den Oberbeamten der Ostpreussischen Südbahn die Spitzen der Behörden aus der Provinz und der Stadt Königsberg, Vertreter der angrenzenden, im Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn stehenden Russischen und Deutschen Eisenbahnen und Vertreter des Königsberger Handelsstandes erschienen. Das Fest verlief auf das glänzendste und zur allgemeinen Zufriedenheit sämmtlicher Festtheilnehmer.

An demselben Tage begingen die Arbeiter der Werkstätte der Ostpreussischen Südbahn das Fest der 25jährigen Betriebseröffnung bei Musik und Tanz in den Räumen des in dem Vorort „Hufen“ befindlichen Sommerlokals Flora.

Der 12. September vereinigte die Mitglieder des Aufsichtsraths, der Direktion, sowie die in Königsberg ansässigen Beamten dieser Verwaltung und Deputationen der auswärtigen Beamten in den festlich geschmückten Räumen des Schützenhauses zu einem Festessen, woran sich Theater-Festvorstellung und Ball schlossen. Dieses Fest, welches die Theilnehmer in höchst zwanglosem und gemüthlichem Verkehr bis zur frühen Morgenstunde beisammen hielt, wird allen noch lange Zeit in angenehmer Erinnerung bleiben und liefert einen beredten Beweis für das harmonische Verhältniss zwischen Gesellschaftsvorstand und den Angestellten der Verwaltung.

Unfälle im Monat Juli d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 5 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 21 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 156 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 171 Personen verunglückt, sowie 47 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 113 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 10 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Hannover und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, 3 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und zu Berlin und je eine Verletzung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und zu Magdeburg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 102 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 16 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 47 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 027,28 km Betriebslänge und 954 749 291 geförderten Achskilometern) 187 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen auf der Main-Neckar-Eisenbahn, in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln und auf der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 527,49 km Betriebslänge und 29 714 117 geförderten Achskilometern) 13 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, auf der Neustrelitz-Warnemünder und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Nach einer Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 15. d. Mts. sind Belgien, Serbien und Griechenland, letzteres für die Linie Piräus-Larissa mit deren Fortsetzung bis zur Türkischen Grenze, den zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, beigetreten. Die erstgenannten Staaten sind damit dem Beispiele gefolgt, welches im Jahre 1887 die Niederlande und Rumänien gegeben haben. Was den in Rede stehenden Vertrag betrifft, der vom 1. April 1887 in Kraft ist, so umfasst derselbe 2 Artikel. Von diesen bestimmt der erste, dass die Spurweite der Bahngeleise auf geraden Strecken nicht

unter 1 435 mm betragen und in Kurven, einschl. der Spurerweiterung, das Maass von 1 465 mm nicht überschreiten soll. Im 2. Artikel werden die Vorschriften formulirt, nach deren Erfüllung das Rollmaterial der Eisenbahnen aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden darf. Die Vorschriften beziehen sich auf den Radstand der Güterwagen, den Abstand der Räder einer Achse, die Breite und Stärke der Radreifen, Höhenlage der Buffer, Länge der Kupelungen u. dergl. m.

Betriebseröffnungen.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die neu erbaute, 16,55 km lange Bahnstrecke Rothau-Saales mit den Haltestellen Fouday, St. Blaise-Poutay und Bourg-Bruche (für Personen- und Güterverkehr) und dem Haltepunkt Saulxures (nur für Personenverkehr, die Fahrkarten werden im Zuge ausgegeben) voraussichtlich am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Dieselbe ist eine Fortsetzung der Linie Strassburg-Rothau bis zu dem dicht an der Französischen Grenze gelegenen Städtchen Saales und dient als Bahn untergeordneter Bedeutung dem Personen- und Güterverkehre; sie ist normalspurig und wird mit Dampfkraft betrieben.

Die stärkste Neigung beträgt 1:38; die Steigung 1:40 kommt vielfach und auf grösseren Längen vor. Die Höhe der Schienenoberkante in Rothau beträgt 337,10 m und in Saales 554,50 m über Normalnull. Der kleinste, oft vorkommende Krümmungshalbmesser beträgt 150 m.

Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Der an der Strecke Bergen-Lauterbach belegene Haltepunkt Pastitz wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober d. J. wird der auf der Bahnstrecke Allenstein-Soldau zwischen den Stationen Waglitz und Gutfeld behufs Vermittelung des Personenverkehrs neu eingerichtete Haltepunkt Bujaken eröffnet werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Am 20. d. Mts. ist der zwischen Külte-Wetterburg und Arolsen gelegene Haltepunkt Fischhaus für den Personenverkehr eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung in Nr. 74 S. I d. Ztg.).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Der an der Strecke Köln-Neuss zwischen den Stationen Norf und Dormagen gelegene Haltepunkt Nievenheim wird am 1. Oktober d. J. als Haltestelle für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen und für den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet werden.

Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Vom 1. d. Mts. an ist die Haltestelle Oudler der Linie St. Vith-Ulflingen als solche geschlossen und als Haltepunkt wiedereröffnet worden.

Eröffnung je einer Güternebenstelle in Lychen und Rheinsberg.

Von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wird am 1. Oktober d. J. in Lychen und in Rheinsberg je eine Königliche Eisenbahn-Güternebenstelle für die nicht an der Eisenbahn belegenen Orte Lychen und Rheinsberg eröffnet werden.

Westholsteinische Eisenbahn.

Die günstige Entwickelung des Verkehrs hat im letzten Betriebsjahre vor der inzwischen eingetretenen Verstaatlichung der Bahn (1889/90) angedauert, so dass die Einnahme diejenige des Vorjahres um rund 113 000 (559 374 gegen 486 277) *M.* überstieg. Der Mehreinnahme stand aber eine Mehrausgabe von rund 75 000 *M.* gegenüber, so dass für die Stammaktien nicht mehr als 2⅓ % Dividende (für die Prioritäts-Stammaktien 4½ %) zur Vertheilung gelangen konnte.

In dem Berichtsjahre sind 310 570 Personen, 153 323 t Güter, 1 660 Pferde, 14 736 Stück Rindvieh und 23 737 Schafe und Schweine befördert worden.

Die Einnahmen betrugen und zwar aus dem Personen- und Gepäckverkehr 227 527 *M.*, aus dem Güterverkehr 347 354 *M.*, aus sonstigen Quellen 15 064 *M.*, zusammen 599 374 *M.* Nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 350 578 *M.* verblieb ein Ueberschuss von 248 796 *M.*, welcher zur Verzinsung und Tilgung der 4½ % Prioritäts- und sonstigen Anleihen, Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds (48 208 *M.*), zur Zahlung der 4½ % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien (84 902 *M.*) und 2⅓ % Dividende an die Stammaktien (49 287 *M.*) verwendet wurde.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte betrugen im Jahre 1889 die Einnahmen 190 246 *M.*, die Ausgaben 174 859 *M.* und der Ueberschuss 15 387 *M.* Der Betriebspächter hatte 123 699 *M.* zuzuzahlen, wovon zunächst die verschiedenen Fonds versorgt wurden und der Fehlbetrag für den Grunderwerb mit 4 966 *M.* gedeckt wurde. Hiernach verblieb ein verfügbarer Ueberschuss von 56 354 *M.*, von welchem die Aktionäre eine Dividende von 3 % = 53 100 *M.* erhielten, während der Rest von 3 254 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Heizung der Personenwagen.

Für die Heizung der Personenwagen auf den Preussischen Staatsbahnen sind folgende neue Vorschriften erlassen worden: In der Zeit vom 1. Oktober bis Ende November und vom 1. März bis Ende April sind die Personenwagen der Tages- und Nachtzüge zu heizen, sobald die äussere Temperatur unter 5° (Réaumur) sinkt. Vom 1. Dezember bis Ende Februar ist die Heizung ohne Rücksicht auf die Temperatur ununterbrochen durchzuführen. Ist mit dem Heizen einmal begonnen, so wird damit erst wieder aufgehört, wenn während dreier aufeinander folgender Tage die Temperatur des Nachts nicht unter 5° Wärme gesunken ist. In den Wagenabtheilungen ist als mittlere Temperatur eine Wärme von 8° Réaumur fortab beizubehalten. Die Heizung auf den Anfangsstationen muss so frühzeitig begonnen werden, dass schon bei Abgang des Zuges diese Temperatur nahezu erreicht ist. Ein von den Betriebsämtern zu bestimmender Beamter der Heizstation trägt die Verantwortung für die vorschriftsmässige Heizung, während das Zugpersonal, namentlich der Zugführer, die Befolgung der gegebenen Vorschrift, die Wirksamkeit der Heizeinrichtungen während der Fahrt usw. zu überwachen und dafür zu sorgen hat, dass etwaigen Beschwerden der Reisenden, namentlich auch über zu starkes Heizen, nach Möglichkeit begegnet werde.

Behandlung der Frachtgüter.

In letzter Zeit mehren sich die Beschwerden über unvorsichtige Behandlung solcher Frachtgüter, welche, wie Möbel, Eisengusswaaren und dergleichen, vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit ohnehin der Gefahr der Beschädigung besonders ausgesetzt sind. Wenn auch die Haftpflicht der Eisenbahnen bezüglich dieser Güter durch gesetzliche und reglementarische Vorschriften (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 424 Ziffer 4, Betriebsreglement § 67 Ziffer 1) eingeschränkt ist, so ist doch selbstverständlich auch bei der Beförderung und Behandlung jener Güter seitens der Eisenbahndienststellen mit Vorsicht und Sorgfalt zu verfahren, um Beschädigungen nach Möglichkeit zu verhüten. Unter Hinweis auf frühere Bestimmungen, sowie auf die Schlussbestimmung des Art. 424 des Handelsgesetzbuches und auf § 67 Ziffer 5 des Betriebsreglements sind die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst worden, auf eine sorgfältige Behandlung der Frachtgüter überall mit Nachdruck zu halten und Zuwiderhandlungen mit möglichster Beschleunigung streng zu verfolgen.

Gütertarif-Aenderungen.

Der „Voss. Ztg." wird berichtet: Die Königliche Eisenbahndirektion Breslau gibt am 1. Oktober d. J. einen neuen Gütertarif für den Binnenverkehr heraus. Derselbe wird völlig neue Sätze enthalten für die Verkehrsstellen der Neubaustrecken Freystadt-Sagan, Waltersdorf-Reisicht und Glatz-Rückers, sowie die durch Eröffnung dieser Neubaustrecken und der Strecke Karf-Radzionkau bezw. durch den Abbruch der Strecke Karf-Tarnowitz bedingten Aenderungen der bisherigen Frachtsätze. Neben vielen Ermässigungen treten u. a. auch im Verkehr zwischen einer Anzahl südlich von Karf und nördlich von Tarnowitz belegenen Stationen Erhöhungen ein und zwar nicht nur in den normalen Tarifklassen, sondern auch in den Ausnahmetarifen für bestimmte Stückgüter, Holz und Steine. — Für den Oberschlesischen Kohlenverkehr werden die durch die oben erwähnten Neubaustrecken und den Abbruch der Strecke Karf-Radzionkau bedingten Ermässigungen und Erhöhungen der Frachtsätze ebenfalls am 1. Oktober eintreten. — Die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. führt am 1. Oktober einen Ausnahmetarif für Stärke, Stärkemehl, Kartoffelmehl, Traubenzucker und Dextrin von den Stationen der Berlin-Blankenhainer Linie: Belzig, Nedlitz, Wiesenburg, Lindau, ferner von Eisleben und Teutschenthal nach den Deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr ein. — Die Königliche Eisenbahndirektion Altona gibt zum 1. Oktober einen Nachtrag zu ihrem Lokal-Gütertarif heraus, der neben einer übersichtlichen Zusammenstellung der gesammten auf den Güterverkehr der Hamburger Staatsbahnhöfe bezüglichen Vorschriften im Eingange Bestimmungen über die Behandlung der Empfangs-Wagenladungsgüter auf den Hamburger Staatsbahnhöfen enthält. Letztere Bestimmungen werden zu dem Zwecke erlassen, einerseits um die derzeitigen Verhältnisse, welche theils auf positiven Vorschriften, theils auf Uebung beruhen,

klar zu stellen, andererseits um eine durch das allgemeine Verkehrsinteresse gebotene beschleunigte Zustellung der Wagenladungen zu den Entladestellen herbeizuführen.

Der Bahnverkehr der Central-Markthalle in Berlin während des Verwaltungsjahres 1889/90 gestaltete sich folgendermaassen: Zur Einfuhr gelangten daselbst 29 330 360 kg, davon in Wagenladungen 20 611 960 kg, gegen 29 186 189 kg im Jahre 1888/89, davon 19 931 988 kg in Wagenladungen. Von einigem Einfluss auf die Vermehrung des Eisenbahnverkehrs war die wegen der Klauenseuche erfolgte Grenzsperre gegen Russland, Oesterreich und Dänemark für lebende Schweine. Zunächst wurde nur der Transport der eingeführten Thiere auf Deutschen Bahnen verboten. Eine Anzahl Berliner Grossschlächter und Importeure liessen darauf die gekauften Heerden diesseits der Grenze auf Deutschem Gebiete schlachten und das Fleisch nach der Central-Markthalle abgehen. Die Eisenbahnzufuhr an Fleisch stieg daher im November auf 89 Wagenladungen. Die Grenzsperre erzwang nun zwar die Schlachtungen auf ausserdeutschem Gebiete und verringerte die Zufuhr wieder beträchtlich, weil der Eingangszoll für ein lebendes Schwein nur 6 ℳ, für Fleisch dagegen 10 ℳ für den Centner beträgt, dennoch dauerten die Zufuhren von den Grenzen bis zum Eintritt wärmerer Witterung fort. Die Zufuhr anderer Marktartikel weist nur ein allmähliches Anwachsen des Handelsverkehrs nach, welcher, durch die zu engen Räumlichkeiten beschränkt, auch kaum eine grössere Ausdehnung nehmen konnte. Der im Jahre 1888 unternommene Versuch, in mit Kühlvorrichtungen versehenen Eisenbahnwagen frisch geschlachtete Seefische auch im Sommer zuzuführen, ist nicht wiederholt worden. Die Einfuhr erfolgte wie bisher nur in Eisverpackung und war durch die Transportkosten für die Eismassen schwer belastet. Die Kosten der Eisenbahnstation betrugen 41 141 ℳ, an Gebühren aus dem Güterexpeditionsbetrieb sind 3 447 ℳ vereinnahmt worden.

Friedrichshagener Strassenbahn.

Eine grosse Hamburger Gesellschaft soll nach der „Strassenbahn“ den Bau und Betrieb der Friedrichshagener Strassenbahn, deren Vorarbeiten am 6. d. Mts. begonnen wurden, übernehmen. Da die Baufrist eine sehr beschränkte ist, wird der Betrieb zunächst mit Pferden und im Laufe des nächsten Sommers erst mit Elektrizität bewirkt werden. Der Unterbau der Bahnanlage wird so eingerichtet, dass derselbe für beide Betriebsarten verwendet werden kann.

Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1889

a) mit der Schweiz.

Nach dem Berichte der Berliner Kaufmannschaft blieben im Jahre 1889 die Lieferungen Deutschlands an die Schweiz in Roheisen hinter den vorjährigen zurück, dagegen stiegen dieselben u. a. in Eck- und Winkeleisen von 119 989 auf 128 966 Doppelcentner, in Stabeisen von 106 951 auf 114 774 D.-Ctr., in Platten aus schmiedbarem Eisen und Eisenblech von 43 135 auf 46 878 D.-Ctr., in Federn und Achsen zu Eisenbahnwagen von 9 852 auf 11 802 D.-Ctr., in gewalzten und gezogenen Röhren von 36 673 auf 39 695 D.-Ctr., in groben Eisenwaaren von 41 264 auf 42 593 D.-Ctr. und in feinen Eisenwaaren von 5 096 auf 6 178 D.-Ctr. In Schienen (91 093 D.-Ctr.), Eisendraht (36 677), Eisenbahnlaschen usw. (68 581) blieben sie nur wenig hinter dem Vorjahre zurück. Die Aufträge auf Lokomotiven für die Schweiz fielen stark ab (von 6 519 auf 2 037 D.-Ctr.); in geringerem Maasse Dampfkessel (1888: 599 und 1889: 423 D.-Ctr.) und andere Maschinen (1888: 35 374 und 1889: 30 800 D.-Ctr.). Die Lieferungen der Schweiz nach Deutschland in Lokomotiven verminderten sich von 260 auf 209 D.-Ctr. und in anderen Maschinen von 41 876 auf 40 730 D.-Ctr., während dieselben in Dampfkesseln von 691 auf 723 D.-Ctr. stiegen.

b) mit Spanien.

Der gegenseitige Verkehr zwischen diesen beiden Ländern, insbesondere die Ausfuhr Deutscher Industrieerzeugnisse nach Spanien hat sich im Jahre 1889 erheblich vermehrt. Die Deutschen Versendungen nach Spanien haben nachgelassen in Eck- und Winkeleisen, Eisendraht, Drahtseilen, gewalzten Röhren, Federn und Achsen für Eisenbahnwagen, Lokomotiven (von 1 634 auf 109 D.-Ctr.), Eisenbahnfahrzeugen (von 28 auf 5 Stück), sind dagegen ansehnlich gestiegen in Eisenbahnschienen von 8 146 auf 44 504 D.-Ctr., Stabeisen von 2 903 auf 6 185 D.-Ctr., Platten aus schmiedbarem Eisen von 1 816 auf 2 181 D.-Ctr., groben Eisenwaaren von 12 825 auf 17 021 D.-Ctr., in feinen Eisenwaaren von 1 952 auf 6 409 D.-Ctr., Maschinen von 15 128 auf 19 367 D.-Ctr. Roheisen hat Deutschland weniger als im Jahre 1888 aus Spanien bezogen, nämlich 27 791 D.-Ctr.

c) mit Rumänien.

Alle Deutschen Industrien haben in Rumänien ein namhaftes Absatzgebiet gefunden, u. a. in Erzeugnissen der Metallindustrie und Mechanik, z. B. Schienen 16 168 D.-Ctr., Stabeisen 100 489 D.-Ctr., Platten aus schmiedbarem Eisen 11 446 D.-Ctr., Brücken 4 675 D.-Ctr., Federn und Achsen für Eisenbahnwagen 3 637 D.-Ctr., gewalzte und gezogene Röhren 3 180 D.-Ctr., Drahtstifte 35 152 D.-Ctr., grobe Eisenwaaren 48 287 D.-Ctr., feine Eisenwaaren 1 455 D.-Ctr., Dampfkessel 642 D.-Ctr., Maschinen 20 960 D.-Ctr., und Eisenbahnfahrzeuge (12 Stück).

Aus Sachsen.

Eröffnung der Sekundärbahnlinie Grosspostwitz-Cunewalde.

Am 15. September d. J. erfolgte die Eröffnung des Betriebes auf der 8,42 km langen normalspurigen Sekundärbahnlinie Grosspostwitz-Cunewalde. Dieselbe dient den Interessen der Bevölkerung des Cunewalder Thales, welche der Eisenbahnverbindung sowohl für die Konkurrenzfähigkeit ihrer Handweberei, als auch für das Gedeihen ihrer bestehenden und mehrfach noch im Entstehen begriffenen industriellen Etablissements bedarf. Die neue Linie beginnt im Bahnhofe Grosspostwitz der Linie Bautzen - Wilthen - Schandau (244,25 m über dem Ostseespiegel) und erreicht, 64,95 m steigend, den Endpunkt, die Haltestelle Obercunewalde in einer Höhe von 309,20 m über dem Ostseespiegel. Zwischen beiden genannten Stationen liegen die Verkehrsstellen Halbendorf, Köblitz, Cunewalde und Mittelcunewalde. Die Haltestellen Köblitz und Obercunewalde sind mit Güteragenten besetzt. Nach der Horizontalprojektion liegen 5,1 km, also 60,51 % in gerader Linie und 3,3 km, also 39,49 % in Kurven, nach der Vertikalprojektion 2,4 km horizontal und 6 km im Gefälle bezw. in der Steigung. Der Fahrplan zeigt 4 Züge in jeder Richtung, jedoch geht der erste Zug nach Grosspostwitz von Cunewalde aus und Abends endigt der letzte Zug in Cunewalde, während alle übrigen Züge zwischen Grosspostwitz und der Endstation Obercunewalde verkehren.

Verschiedenes.

Elektrischer Betrieb auf der Hildburghausen-Heldburger Eisenbahn.

Ueber die seit Mitte August auf der Hildburghausen-Heldburger Bahn stattfindenden Versuchsfahrten mit einem Akkumulatorwagen (siehe Nr. 69 S. 687 d. Ztg.) wird uns noch folgendes mitgetheilt:

Der zu diesen Probefahrten umgebaute offene Güterwagen hat ein Gewicht von 7 t; die Fahrten erfolgen mit einer Geschwindigkeit bis zu 15 km in der Stunde; mit einer Ladung der Batterie werden, trotz der vielfach vorkommenden Steigung 1:40 und Kurven von 60 m Rad., bis zu 60 km durchfahren.

Im ganzen sind bis jetzt etwa 500 km durchfahren, ein Resultat, welches mit Akkumulatorenbetrieb in Deutschland noch nicht erreicht wurde.

Diese Versuchsfahrten, welche demnächst mit einem zu diesem Zwecke von der Firma v. d. Zypen & Charlier in Deutz gebauten Personenwagen ausgeführt werden, erfolgen seitens der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Hannover Hostmann & Co. in Gemeinschaft mit der Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon bei Zürich.

Die Felssprengungen am Eisernen Thor, die am 15. September in Angriff genommen wurden, gehören zu den bedeutendsten derartigen Arbeiten. Sie sind weit wichtiger, als die früheren Sprengungen des „Blossom Rock“ im Hafen von San Francisko oder des Riffes Hallets Point im Hellegate bei Newyork, und umfassen in den sechs verschiedenen Stromschnellen der Donau über 400 000 cbm. Dieselben vertheilen sich so, dass in den Strecken bei Stenka, Kozla-Dojke, Izlas-Tachtalia und Greben sowie Jucz zusammen 160 000 cbm zu beseitigen sind, wozu etwa ebensoviel elektrische Zünder erforderlich werden. Die Hauptmasse lagert aber im Strom am „Eisernen Thor“ selbst, einer 120 m breiten Enge oberhalb Orsovas. Hier berechnet sich die Felsmenge, die bis zu einer Höhe von 4 m auftritt, auf rund 240 000 cbm. — Der Plan, die untere Donau auf diese Weise gründlich zu reguliren, scheiterte seit Jahrzehnten an grossen technischen, wie finanziellen Schwierigkeiten, obschon u. a. bereits 1874 ein internationaler Ausschuss und 1879 die sogen. „Szegedin-Kommission“ dafür eintraten, um die Schifffahrt zu heben und den der Landwirthschaft nachtheiligen Rückstau der Donau zu beseitigen. Interessante Sprengversuche mit dem Lauer'schen Verfahren, wobei Dynamitladungen frei auf der Flusssohle entzündet werden, hat man schon 1881 mit befriedigendem Erfolge vorgenommen, doch sprechen sich im vorliegenden Fall die Techniker mehr für das Bohrverfahren aus.

Plechawski's Apparat für die einheitliche Bahnzeit.

Dieser in Nr. 70 S. 697 d. Ztg. erwähnte Apparat wurde vom Erfinder in der Internationalen elektrischen und Industrieausstellung in Edinburg ausgestellt. Demselben ist von der Jury die silberne Medaille zuerkannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Gotha-Leinefelde zwischen den Stationen Langensalza und Grossengottern eingerichtete Haltepunkt Schönstedt für den Personenverkehr eröffnet.

Mit diesem Tage kommen einfache, Rückfahr-, Militär- und Hundefahrkarten zwischen Schönstedt einerseits und den Stationen Ballstädt, Butleben, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Eisenach, Erfurt, Gotha, Grossenbehringen, Grossengottern, Herbsleben, Langensalza, Leinefelde, Mühlhausen i. Th., Seebach, Silberhausen-Dingelstädt andererseits zur Einführung.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet vorläufig in Schönstedt nicht statt. Daselbst zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck wird auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt.

Bis auf weiteres werden in Schönstedt zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden die Züge 111, 112, 116, 117, 119 und 120 nach Maassgabe des am 1. Oktober d. J. erscheinenden neuen Fahrplans anhalten.

Näheres über die zur Erhebung kommenden Fahrpreise bei den Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 18. September 1890. (2063)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der infolge Hochwassers eingestellte Gesammtverkehr ist in nachstehenden Strecken wieder eröffnet worden:

Am 4. September
Sandhübel - Niklasdorf (Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals),
Pilsen-Nezvestic,
Efferding-Aschach.

Am 6. September
Nezvestic-Frauenberg,
Razice-Putim,
Horazdiovic-Babin-Klattau,
Janovic-Taus.

Am 7. September
Prag-Smichov,
Nusle-Smichov.

Am 8. September
Budweis-Gaisbach.

Am 9. September
Gmünd-Wessely,
Budweis-Wessely,
Mauthausen-Gaisbach.

Am 10. September
Gmünd-Budweis,
Branik-Hodkovicka-Modran.

Am 11. September
Kl. Schwechat-Nussdorf mit Ausnahme der Desinfektionsstation Kaiser-Ebersdorf.

Am 12. September
die Trajektstrecken:
Bregenz-Romanshorn,
" -Friedrichshafen.

Der Verkehr ist demnach noch unterbrochen zwischen:
Lautrach und St. Margrethen,
Budweis und Frauenberg,
Bregenz und Konstanz.

Wien, am 15. September 1890. (2064)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Privileg. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge Hochwassers ist der Verkehr nach unserem Umschlagplatz Schönpriesen vom 4. bis inkl. 12. September l. J. eingestellt gewesen.

Wien, am 20. September 1890. (2065)

4. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Rummelsburg-Rangirbahnhof für den unbeschränkten Eil- und Fracht-Stückgutverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Rummelsburg-Rangirbahnhof für den unbeschränkten Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Berlin, im September 1890. (2066MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Der Nachtrag 3 zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband tritt vom 20. d. Mts. an auch für die in unserer Bekanntmachung vom 13. d. Mts. bezeichneten Stationsverbindungen in Kraft.

Hannover, den 19. Sept. 1890. (2067)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. ab kommt für den Verkehr von St. Ingbert nach Weinheim M. N. B. für Stab- und Façoneisen (-Stahl) aller Art usw. sowie Eisen- und Stahldraht usw. in Wagenladungen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,61 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Darmstadt, den 16. Sept. 1890. (2068)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Für die Beförderung von Stammholz in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Passau und Steinau in Hessen ist ein Ausnahmefrachtsatz von 1,27 ℳ pro 100 kg zur Einführung gekommen.

Hannover, den 18. Sept. 1890. (2069)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. gelangen zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife die Nachträge und zwar XVI zu Tarifheft Nr. 1 und 4, XV zu Heft Nr. 2, XVII zu Tarifheft Nr. 3 und 6, XVIII zu Tarifheft Nr. 7 zur Einführung. Dieselben enthalten neben verschiedenen Berichtigungen neue Frachtsätze für die Stationen Freystadt N/S., Kotzenau, Primkenau und Stollberg-Rottleberode, Ergänzungen der Sätze für Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Wiesbaden und Mainz der Hessischen Ludwigsbahn, Aenderung der Sätze für Lampertsmühle, Lauterecken und Wolfstein, ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen und Briquettes von Frielendorf nach Stationen der Württembergischen Staatsbahnen, Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus, für bestimmte Stückgüter, für Kalirohsalze zum Düngen und für Schiefertafeln, Griffel und Märbel. Soweit Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. November d. J. in Kraft. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbands Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 18. September 1890. (2070)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Dezember 1890 treten die in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Breslau, Elberfeld, Hannover, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) bestehenden ermässigten Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach Königsberg i/Pr. und Tilsit zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Häfen oder auf Flüssen und Landwegen oder mittelst der Eisenbahn nach Russland ausser Kraft.

Bromberg, den 14 Sept. 1890. (2071)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main - Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland. 15 Tage nach erfolgter Bekanntmachung tritt zum Rhein- und Main - Umschlagstarife vom 1. Oktober 1886 der VII. Nachtrag in Kraft, der ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mahlprodukte und Oelsaaten ab Wien (K. E. B.), Wien (K. F. J. B.), Ebenfurt und Leobersdorf, ferner eine anderweite Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holzstoffpappe und anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Asch enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die derzeitigen Sätze noch sechs Wochen lang in Gültigkeit.

München, den 15. September 1890. (2072)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Von den Stationen Tschirikowo, Ismailkowo, Rossoschnoje und Salegoschtsch des vom 23. September/5. Oktober 1889 gültigen Getreide- etc. Tarifs von Stationen der Orel-Graesibahn, sowie von den Stationen Reni bis Elisabethgrad des vom 4/16. Juli cr. gültigen Maistarifs von den Südwestbahnen über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel treten von sofort geringfügige Ermässigungen ein, welche auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren sind. (2073H&V)
Direktion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Oktober d. J. ab findet im Verkehr zwischen Station Mörchingen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen einerseits und den Stationen Andernach, Neuwied-Weissenthurm und Urmitz sowie Bendorf, Engers und Neuwied der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) eine direkte Güterabfertigung statt. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 18. September 1890. (2074)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird die Station Gengenbach in den Badischen Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide etc. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterstationen.

Karlsruhe, den 18. Sept. 1890. (2075)
Generaldirektion.

Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. an gelangt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen derjenige vom 1. Mai 1888 sammt Nachtrag aufgehoben wird.

Ueber die eintretenden Aenderungen ertheilt das Tarifbüreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Verlangen nähere Auskunft.

Der Tarif wird zum Preise von 1,30 ℳ (einschliesslich der zugehörigen, in besonderem Heft enthaltenen allgemeinen

Kilometertariftabelle) an das Publikum abgegeben.

Stuttgart, den 19. Sept. 1890. (2076)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Saarbrücken - Württembergischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Thomasschlacken (rohe und gemahlene) in Wagenladungen von 10 000 kg von Neunkirchen nach Württemberg kommen mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. ab bis auf weiteres die in dem Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 7 vom 1. Juli 1888 nach Württemberg für Neunkirchen enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung.

Köln, den 19. September 1890. (2077)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Köln (rechtsrh.). Zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr kommt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab der Nachtrag XIV zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Morsbach, Volperhausen und Wisserhof der Neubaustrecke Wissen-Morsbach des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie anderweite direkte Entfernungen für die Stationen Berga-Kelbra, Stolberg-Rottleberode und Uftrungen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M.; ferner enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und einzelne Berichtigungen. Soweit durch letztere Erhöhungen eintreten, erhalten diese erst vom 15. November 1890 ab Gültigkeit. Der Tarifnachtrag ist durch die Güter- und Eilgutabfertigungsstellen zu beziehen, durch welche auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a. M., den 16. Sept. 1890. (2078)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. An Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. Januar 1885 kommt vom 1. Oktober l. J. ab ein neuer Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe, welcher neben zahlreichen Frachtermässigungen vereinzelte Erhöhungen enthält. Die Station Wittenberge des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, sowie die Stationen Athus, Rodingen und Steinfort der Prinz Heinrich-Eisenbahn sind in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden, treten vielmehr in den Westdeutschen bezw. den Tarif zwischen Deutschen und Stationen der Prinz Heinrich-Eisenbahn über. Bis zur Herausgabe bezüglicher Nachträge zu den bezeichneten Gütertarifen bleiben die Frachtsätze des derzeitigen Reichsbahn-Staatsbahntarifs noch bestehen. Der bisherige Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus zum Export nach Frankreich und Spanien wird durch Einführung des neuen Tarifs wegfällig.

Soweit die bisherigen Frachtsätze durch den neuen Tarif Erhöhungen erfahren, finden dieselben noch bis einschliesslich den 14. November l. J. Anwendung.

Frankfurt a/M., den 16. Sept. 1890. (2079)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Elsass - Lothringen - Frankreich. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem direkten Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits ein Nachtrag I enthaltend: Abänderungen der reglementarischen Bestimmungen, in Kraft.

Derselbe ist von unserer Drucksachenkontrole und von den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 17. Sept. 1890. (2080)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten

Nachtrag I zum Heft 1,
„ II „ „ 2,
„ I „ „ 3 des Tarifs

in Kraft, welche ausser einigen Berichtigungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bärenstein bei Weipert, Breitenhof, Cunewalde und Halsbrücke der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, Birten, Goch, Hassum, Pr.-Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn und Morsbach bei Wissen, Sudmühle, Volperhausen und Wisserhof des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) enthalten.

Die Entfernungen für die 4 zuletzt genannten Stationen gelten erst von einem noch bekannt zu machenden weiteren Termine.

Die gegen seither erhöhten Entfernungen für die Verkehrsverbindungen Weipert - Langenberg und Zeitz (S. St. B.)-Bleialf treten erst mit 1. November 1890 in Kraft. Vom gleichen Tage ab kommt die in den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Gütertarif, Heft 2, eingestellte Entfernung für Wolfsgefärth-Montenau in Wegfall.

Dresden, am 17. September 1890. (2081)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. treten für die Beförderung von Getreide in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Romanshorn und den Stationen der Strecke Basel-Zell i/W. Ausnahme - Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 17. September 1890. (2082)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Januar 1889 ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an der Nachtrag 8 herausgegeben, welcher neue Tarifkilometer, anderweite Anstosssätze für Eilgut und Stückgut, sowie Ergänzungen einiger Ausnahmetarife enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 17. September 1890. (2083)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Oktober 1890 gelangt der X. Nachtrag zum Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Berlin vom 15. Juli 1888 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einigen, bereits früher veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. Aenderungen bezw. Berichtigungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Bestimmungen und Frachtsätze für die zwischen den Stationen Meseritz und Landsberg a. W. eingerichtete Güter-Nebenstelle Schwerin a. W.
3. Neue Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die zwischen Frankenhagen und Tuchel gelegene Haltestelle Sehlen des Bezirks Bromberg.
4. Neue Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die Stationen:
   - a) Bolkenhain, Gräben, Kauder und Rohnstock der Strecke Striegau Bolkenhain,
   - b) Langenbielau und Oberlangenbielau der Strecke Reichenbach i. Schl.-Langenbielau,
   - c) Drossen, Schmagorei und Zielenzig der Strecke Reppen - Zielenzig,
   - d) Spindlersfeld der Strecke Nieder-Schönweide (Johannisthal)-Spindlersfeld und
   - e) für die zwischen Grünau und Nieder - Schönweide (Johannisthal), sowie zwischen Landeshut i. Schl. und Liebau gelegenen Stationen Adlershof bezw. Blasdorf des Bezirks Berlin, welche erst mit dem s. Zt. bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung in Kraft treten.
5. Ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. für Stettin Centr.-Güt.-Bhf. des Bezirks Berlin.
6. Aufhebung der im Ausnahmetarif 6 für Heede und Werg enthaltenen Frachtsätze für Braunsberg vom 1. November d. J. ab.
7. Ausnahmefrachtsätze für Steine des Ausnahmetarifs 10 für die Station Gräben des Bezirks Berlin.
8. Berichtigungen und Aenderungen der Schreibweise von Stationsnamen.

Bromberg, den 13. September 1890. (2084)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Gütertarif ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Neusalz a. O.-Sagan, Waltersdorf-Reisicht (für letztere nur für Güter in Wagenladungen), Glatz-Rückers - Reinerz und die Haltestellen Frauenwaldau, Tarnau und Zabikowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie für die Stationen Brand bei Freiberg i. S., Breitenhof, Freiberg i. S. Schacht-Bahnhof, Grosshartmannsdorf, Halsbrücke und Langenau der Sächsischen Staatsbahnen, theilweise ermässigte Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen der Strecke Glogau - Reppen und der Haltestelle Gross-Gorzütz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau; die Aufnahme der Station Kunigundeweiche in den Ausnahmetarif 1 für Holz und Tarifberichtigungen bezw. Ergänzungen.

Die Frachtsätze für die Stationen der Strecke Glatz-Rückers-Reinerz treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung, welche noch besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.

Druckabzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 23 ₰ für das Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 20. September 1890. (2085)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. V.)

Nr. 18. Jahrgang 1890. **Berlin**, am 24. September 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 20. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A G	1	1	Kollo	leere Körbe —	3	1	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
2	A J	1/2	2	Kisten	Wäsche, Kleider —	40	2	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
3	A W	1179	1	Petrol.-Fass	leer —	36	3	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	
4	B	4	1	Tonne	leer —	5,5	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
5	B G	272	1	Korb	Kronsbeeren —	—	5	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
6	B u. S	9151	1	Kiste	ansch. Cigarren —	48	6	Trebnitz i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
7	B V	1105	5	—	Ventileisen —	132,5	7	Hamm	Rechtsrh. Köln	
8	C	21	1	Kiste	Bücklinge —	6	8	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
9	C †	—	15	Kolli	Stifte —	—	9	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
10	C & Co.	6307/8	2	Kisten	leer —	40	10	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	bezettelt Habelschwert.
11	C R & Co.	1514	1	Kiste	? —	26	11	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Düren ? 2/9.
12	D	—	1	„	Bücklinge —	5	12	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
13	E	13	1	Pack	eis. Buchsen —	17	13	Glogau	K. E.-D. Breslau	
14	E G	7502	1	Kiste	leer —	30	14	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
15	F B	666	1	Ballen	unbekannt —	21	15	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
16	F D	63	1	Kiste	Blechwaaren —	46	16	Diest	Grand Central Belge	
17	F F	47011	1	Kübel	ansch. Butter —	28,5	17	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	eingebr. H. Sauerbrei & Co., Berlin.
18	F W K	55	2	—	Roststäbe —	5	18	Flensburg	K. E.-D. Altona	
19	G	4	1	Kiste	weisse Militärwäsche	57,5	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	
20	G & S	44941 a/I	1	Bällchen	Bettfedern —	2	20	Guhrau	K. E.-D. Breslau	
21	H	4811	1	Ballen	Leder —	63	21	Walcourt	Grand Central Belge	
22	HD	—	1	Spahnkorb	leer —	—	22	Schönberg	Meckl. Friedr.-Frzb.	
23	H H	—	1	Bund	Eisenrohre —	51	23	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
24	H R	1	1	—	eis. Brechstange —	11	24	Arnsdorf	Sächsische Stsb.	
25	J E	420	1	Lattenverschlag	Blumenständer —	16	25	Ellrich	K. E.-D. Hannover	
26	J E	421	1	Kiste	Blumenständer —	7	26	„	„	bezettelt Berlin-Bremen. Schuppen-Rev.
27	J K	1/2	2	Ballen	Auswandererefekten	83,5	27	Bremen (Eilg.-Abf.)	„	
28	J K	1	1	Kiste	Abstäuber, Ausklopfer, Cylinderputzer	50	28	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
29	J K	933	1	Ballen	? —	57	29	Neustettin	„	
30	K R R H	158	1	—	Kette —	?	30	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
31	L	13	1	Koffer	leer —	43	31	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
32	L B	2202 9314	2	Kisten	leer —	70	32	Düsseldorf Rh.	„	
33	L C F	206	1	Kiste	unbekannt —	188	33	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
34	M	154	1	„	Kistenbretter aus buchenem Holz	72	34	Berlin Görlitzer Bhf.	K. E.-D. Berlin	Anfangs Juni eingel.
35	M & C	1385	1	„	leer —	26,5	35	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
36	M T	—	1	Koffer	Kleider —	34,5	36	„	„	bei Schuppenrevision.
37	M & W	887	1	Kiste	leer —	30	37	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	Schönberg i. M., beklebt Wilmersdorf.
38	N A	4391	1	Ballen	— —	50	38	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
39	O (weiss)	1	1	—	Ofentheil (Platte) —	8	39	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
40	P M	—	1	Schliesskorb	leer —	12	40	Hannover N.	„	beiSchuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	R	—	1	Kollo	eis. Rohr —	1,5	41	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
42	R A S	2725/2726	2	—	Ständerbohrmaschinen	63	42	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
43	R S	100	1	Stab	Eisen —	20	43	Isenburg	Main-Neckarbahn	
44	S	—	1	—	gusseis. Kessel —	38,5	44	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
45	S J	?	2	—	eis. Maschinentheile	—	45	Sosnowice	K. E.-D. Breslau	
46	S M	5941	1	Ballen	Leinen —	5	46	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
47	S P	1/4 B	1	Pack	Düten —	4	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
48	T K	33640	1	Kiste	Chokolade —	37	48	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
49	W	5	1	Kollo	Ofentheil —	1	49	Kiel	K. E.-D. Altona	
50	W M	6923	1	Ballot	Nessel —	14,5	50	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
51	W R	—	2	—	Körbe aus Weidengeflecht	—	51	Schönberg	Meckl. Friedr. Frzb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
52	A S 688 Madrid	—	1	Kiste	unbekannt —	103	52	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	*)
53	Boug. Labbeville	—	1	Kollo	Gepäck (Kiste Schweine)	59	53	Pavillons	Grand Central Belge	
54	Boulangerie	—	1	Korb	leer —	25	54	Diest	„	
55	Geb. Kubelka in Olmütz	—	1	Pack	leere Säcke —	22	55	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
56	Gebr. Leonhardt & Co.	—	1	Stange	Stahl —	9	56	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
57	Mathilde Spiller	—	1	Sack	? —	13,5	57	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr. Ocht b. Königswalde.
58	Gebr. St.	5623	1	Kiste	? —	11	58	Czersk	K. E.-D. Bromberg	
59	de Villermondt	—	1	Packet	? —	3,5	59	Couvin	Grand Central Belge	
60	V. d. Wevel	—	1	Koffer	Effekten —	60	60	Hasselt	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
61	(roth)	1	1	—	Ofenthür —	0,5	61	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr. Hildesheim.
62	—	6	1	Kiste	leer —	4,5	62	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
63	—	30/57-30/60	2	Kisten	Kleider —	—	63	Nymegen	Niederländ. Stsb.	
64	(Gepäck)	246	1	Schliesskorb	wahrscheinl. Reiseeffekten	31	64	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	nicht abgefordert.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
65	△ K	8182	1	Fass	ansch. Wein —	76	65	Wanne	Rechtsrh. Köln	
66	△ B	2083	1	„	? —	202	66	Deutzerfeld	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
67	—	—	1	—	Ansatzrohr, ca. 30 cm lang	3,5	67	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
68	—	—	1	Sack	Aepfel —	33	68	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
69	—	—	1	—	Borte —	5	69	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
70	—	—	1	Packet in braunem Papier	Bindfaden u. Drahtnägel	6	70	Glauchau	Sächsische Stsb.	
71	—	—	2	Stück	Bretter (Bettstellentheile)	1,5	71	Hannover	K. E.-D. Hannover	
72	—	—	1	Kollo	5 Bretter —	74,5	72	Walcourt	Grand Central Belge	
73	—	—	4	—	lange Bretter —	—	73	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1 5	— —	kief. Brett, 8,0 m lg., 0,4 m breit; kief. Bretter à 5,0 m lg., 0,4 m breit	—	74	Trebnitz	„	
75	—	—	1	—	eis. Bügel ⋂	15	75	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	5	—	Eisenbahnschwellen	—	76	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
77	—	—	1	—	Eisenstab	2	77	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
78	—	—	5	—	hölzerne Gartenbänke	—	78	Nortorf	K. E.-D. Altona	3 rothbraun, 2 gelb lackirt.
79	—	—	1 2	—	defekter Kandelaber eich. Hölzer	100	79	Aulendorf	Württemb. Stsb.	
80	—	—	1	—	eis. Jalousie —	7	80	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
81	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	42	81	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
82	—	—	1	—	Kissen von Wachstuch u. unten Holz	1	82	Northeim	K. E.-D. Hannover	

*) Bekl. Barmen Rittershausen 17/8 Gurat.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	—	—	1	Kiste	leer —	7	83	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
84	—	—	1	Tragkorb	getr. Kleider —	6	84	Geithain	Sächsische Stsb.	ansch. von einem Auswanderer.
85	—	—	1	Korb	Kleidungsstücke —	40	85	Breslau Oderthorbhf.	K. E.-D. Breslau	
86	—	—	1	Bund	Klopfer aus Rohr —	2	86	Neisse	"	
87	—	—	4	Kübel	leer —	13	87	Wiedenbrück	K. E.-D. Hannover	
88	—	—	2	Pack	Mauerstifte —	4	88	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
89	—	—	2	Rollen	Messingblech —	6,5	89	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
90	—	—	1	in ein Stück Haardecke gewickelt	Metalllager —	2	90	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
91	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	91	Giessen	K. E.-D. Hannover	vor der Expedition gefunden.
92	(unleserlich)	—	6	—	eis. Platten —	58	92	Elsterwerda	Sächsische Stsb.	
93	—	—	1	Bund	Plattstähle —	24	93	Dresden-Altst.	"	
94	—	—	1	—	schwarzseidener Regenschirm	—	94	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
95	—	—	1	—	Reisekorb —	31	95	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	4	—	eis. Röhren —	30	96	Glatz	K. E.-D. Breslau	
97	—	—	1	—	hölz. Schippe —	1	97	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	2	Kolli	150 Stränge —	64	98	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	*)
99	—	—	2 / 1	— / —	gebr. Stuhlrahmen / Stuhlsitz	1	99	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
100	—	—	1	—	gusseis. Triebrad, 49 cm Durchmesser	10	100	Eschede	K. E.-D. Hannover	16/8. auf der Strecke gefunden.**)
101	—	—	1/2	—	Wagenbuchse —	10,5	101	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
102	—	—	1	-	eis. Platte —	8	102	Breslau Freiburg. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
103	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	7,5	103	Breslau Freiburg. Bhf.	"	

*) Vorgefunden im Zuge 2002 am 26. Juli 1890.
**) Wahrscheinlich zu einer landwirthschaftlichen Maschine gehörig.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Oktober d. J. tritt zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 15. August 1889 der sechste Nachtrag in Kraft. Exemplare desselben können durch unsere Güter-Abfertigungsstellen sowie durch das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 19. September 1890. (2086MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages VII zu den Gebührentarifen für die Lokalbahnen.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Lokalbahn Stauding - Wagstadt, worüber selbständige Kundmachung erfolgt, tritt zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag VII in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:
1. Ergänzung der allgemeinen und besonderen Bestimmungen;
2. Ergänzung der Tariftabellen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden etc.;
3. Ergänzung der Tariftabellen für Eil- und Frachtgüter;
4. Ergänzung des Verzeichnisses der in den Stationen resp. Haltestellen der Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn befindlichen Brückenwaagen, Hebekrahne, Gütermagazine, Ladeperrons und Verladerampen und
5. Berichtigungen.

Wien, am 12. September 1890. (2087)

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Mehl und Mahlprodukte,
b) Kleie
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz — bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen

von Wien St.-E.-G., K. F.-N.-B., K. F. J.-B., Oe. N.-W.-B.: a) und b) 1,33 M.
Ebenfurt-Mühle: 1,72 "

Nach Schönpriesen-Umschlag
von Wien St.-E.-G., K. F.-N.-B., K. F. J.-B., Oe. N.-W.-B.: a) und b) 1,28 M.
Ebenfurt-Mühle: 1,67 "

Nach Dresden-Elbkai
von Wien St.-E.-G., K. F.-N.-B., K. F. J.-B., Oe. N.-W.-B.: a) 1,69 M. b) 1,62 M.
Ebenfurt-Mühle: a) 2,08 " b) 2,01 "

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 20. September 1890. (2088)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. Tarif vom 1/10. 1887. Anwendung der Frachtsätze bei einem Kursstande der Oesterreichischen Banknoten von 175/180. Mit Bezug auf die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 108 vom 18. September 1890 enthaltene Kundmachung bringen wir zur Kenntniss, dass ab 1. Oktober 1890 bis auf weiteres im Oberschlesischen Kohlentarife nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. vom 1. Oktober 1887 die (im Nachtrag V hierzu enthaltenen) Frachtsätze bei einem Kursstande der Oesterreichischen Banknoten von 175/180 zur Anwendung gelangen werden.

Wien, am 20. September 1890. (2089)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Somogy-Szobb-Barcser Lokaleisenbahn tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Eisenbahn in Kraft. Exemplare dieses Tarifs sind im Tarifbüreau der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 15. September 1890. (2090)
Die Direktion.

Einführung von Nachträgen zum Lokal-Gütertarif (Theil II) der verstaatlichten Ung. Nordostbahn, sowie zu dem gemeinschaftlichen Tarif zwischen den Stationen der K. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Ung. Nordostbahn andererseits. Am 1. Oktober 1890 tritt zum Lokal-Gütertarif (Theil II) der verstaatlichten Ung. Nordostbahn der Nachtrag III, weiter zum gemeinschaftlichen Tarif zwischen den Stationen der K. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Ung. Nordostbahn andererseits der Nachtrag II in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen, Modifikationen in den Ausnahme-

tarifen und den Spezialbegünstigungen, Aufnahme von neuen Ausnahmetarifen, Berichtigungen im Verzeichniss der Ausnahmetarife und Druckfehler-Berichtigungen; ausserdem enthält der Nachtrag des gemeinschaftlichen Tarifes Ergänzungen der Stations- und Schnitttarife.

Diese Nachträge sind in der Tarifabtheilung der K. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich. (2091)

Budapest, im September 1890.

Die Direktion der K. Ung. Staatseisenbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburgische Südbahn. (Strecke Ludwigslust-Friedland i. M.) Am 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Gesammtstrecke Ludwigslust-Friedland i. M. ein neuer Lokaltarif in Kraft. Durch denselben werden fast durchweg ermässigte Fahrgeldpreise und Gepäckfrachtsätze zur Einführung gebracht.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, bei welchen auch Exemplare des neuen Tarifs käuflich zu haben sind.

Waren, den 20. September 1890. (2092)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VII zu dem vom 20. Mai 1884 gültigen Personentarife sowie eines Lokaltarifes für die Beförderung von Personen und Gepäck auf den Ungarischen Linien. Zu unserem vom 20. Mai 1884 gültigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport tritt am 1. Oktober 1890

Nachtrag VII

mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ausserkraftsetzung von Tarifbestimmungen und Gebühren.
2. Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der Ungarischen Strecken einer- und den Stationen der Oesterreichischen Strecke andererseits.
3. Transportgebühren für Reisegepäck und Hunde im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationen der Ungarischen Strecken einer- und den Stationen der Oesterreichischen Strecke andererseits.

Durch diesen Nachtrag treten sämmtliche im Haupttarife und in den bisherigen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze hinsichtlich der Ungarischen Strecke ausser Kraft, und werden demnach vom 1. Oktober 1890 ab nur die in unserem Haupttarife und in den Nachträgen I bis III enthaltenen und unsere Oesterreichische Strecke betreffenden Bestimmungen und Gebühren in Gültigkeit verbleiben.

Gleichzeitig tritt mit 1. Oktober 1890 ein neuer, auf Grund des Zonensystems berechneter Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Gepäck auf der Ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sowie des neuen Tarifes sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest V, Maria Valeriagasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 15. September 1890.

Die Direktion. (2093)

(N. w. n. h.)

Am 1. Oktober wird die zwischen Tuchel und Frankenhagen gelegene Haltestelle Sehlen für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund der im Nachtrage 12 zum Kilometerzeiger, gültig vom 1. Oktober d. J., enthaltenen Entfernungen sowie der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Direktionsbezirk Bromberg.

Die Abfahrtszeiten der Züge von Sehlen sind in dem am 1. Oktober in Kraft tretenden Winterfahrplan angegeben.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 18. September 1890. (2094)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Bei der heut in Gegenwart eines Notars bewirkten Verloosung von diesseitigen Prioritätsobligationen sind die nachstehenden Nummern gezogen worden: 6, 77, 264, 508, 934, 1033, 1048, 1317, 1376, 1413, 1507, 1562, 1588, 1696, 1699, 1777, 1856, 1910, 1975, 2134, 2177, 2202, 2346, 2369, 2428. Dieselben werden den Besitzern zum 2. Januar 1891 mit der Aufforderung gekündigt, die darin verschriebenen Kapitalbeträge vom genannten Tage ab gegen Rückgabe der Obligationen mit den noch nicht fälligen Zinskoupons und Talons bei den nachstehenden Zahlstellen zu erheben:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse;
2. in Berlin:
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3;
3. in Breslau:
   a) bei der Breslauer Diskontobank,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinskupons wird vom Kapitale zurückbehalten.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem obengenannten Zeitpunkte auf.

Bei den genannten Zahlstellen können auch die am 1. Oktober d. J. fälligen Zinsen unserer Prioritätsobligationen gegen Einlieferung des Zinskupons 12 erhoben werden.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass folgende Prioritätsobligationen heut in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind:

a) aus der Kündigung zum 2. Januar 1890: Nr. 160, 276, 438, 447, 538, 593, 652, 653, 654, 753, 830, 942, 1007, 1047, 1062, 1066, 1155, 1200, 1247, 1858, 1948, 2029, 2340, 2433 mit Zinskupons Serie II Nr. 11—20 und Talons;
b) aus der Kündigung zum 2. Januar 1889: Nr. 1222 und 1233 mit Zinskupons Serie II Nr. 11—20, ferner Nr. 1979 und 1981 mit Zinskupons Serie II Nr. 10—20 und Talons;
c) aus der Kündigung zum 2. Januar 1887: Nr. 104 mit Zinskupons Serie II Nr. 12—20 und Talon.

Noch nicht eingelöst sind die Nr. 2216 und 2243 aus der Kündigung zum 2. Januar 1888 bezw. 1889.

Oels, den 15. September 1890. (2095)

Direktion.

7. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. „Ausschreibung von Obergeräthen." Die Lieferung von Handbeilen, Dexeln, Durchtreibern, Kreuzhacken, Aufsatz- und Bahnhämmern, Possekeln, Schippen und Stielen dazu soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt und postfrei bis 8. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 1 ℳ bezw. 50 ₰ für die Stiele allein, in baar oder Briefmarken à 10 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 19. September 1890. (2096)

Materialienbüreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von Schienen, Laschen und Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 15 540 t Normalschienen,
   245 t Schienen für Schmalspurbahnen,
b) 1 341,3 t Schienenlaschen,
c) 2 910 t Kleineisenzeug, bestehend aus Unterlagsplatten, Laschenbolzen, Schienennägel und Schwellenschrauben und
d) 390 000 Stück einfachen, stählernen, federnden Unterlagsringen.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine

für a) am Donnerstag, 16. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr,

für b) bis d) am Donnerstag, 16. Oktober d. J., Vormittags 11½ Uhr,

versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für die unter a) und d) und 2 ℳ für die unter b) und c) bezeichneten Gegenstände unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 19. September 1890. (2097)

Materialienbüreau.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Main-Neckar-Bahn.

Winter-Fahrplan vom 1. October 1890.

(Ortszeiten. Unterschied gegen Berliner Zeit — 19 Min.)

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5.59 früh sind durch Unterstreichung der Minutenzahlen bezeichnet.

Zwischen Frankfurt und Mannheim führen sämmtliche Züge (sowohl Schnellzüge als Personenzüge) Durchgangs-Wagen mit den entsprechenden Wagenclassen.

Durchgangs-Wagen

I. u. II. Classe.

- Berlin-Cassel-Frankfurt-Heidelberg-Basel . . Zug 1.
- Hamburg-Frankfurt-Heidelberg-Basel „ 15.
- Frankfurt-Schwetzingen-Basel-Genua . „ 9.
- Frankfurt-Schwetzingen-Basel-Zürich . „ 9.
- Frankfurt-Heidelberg-Basel (Schwz. Bhf.) „ 1, 3, 15.
- Frankfurt-Heidelberg-Freiburg „ 11.
- Frankfurt-Heidelberg-Straßburg „ 1,3,5,11,15.
- Frankfurt-Heidelberg-Baden-Baden (im Octbr. u. Mai) „ 3, 11.
- Frankfurt-Heidelberg-(Triberg)-Konstanz „ 3.
- Frankfurt-Durlach-Wildbad (erst ab 1. Mai) „ 5.
- Frankfurt-Bruchsal-Stuttgart „ 11.
- Frankfurt-Bruchsal-Stuttgart-Ulm „ 3, 5, 15.
- Frankfurt-Bruchsal-Stuttgart-Friedrichshafen „ 5.
- Frankfurt-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-München „ 3, 15.
- Köln-Darmst.-Bruchs.-Stuttgart-Friedrichshafen „ 13.
- Köln-Mainz-Darmstadt-Basel (Schwz. Bhf.) „ 13.
- Köln-Darmstadt-Baden-Baden (erst ab 1. Mai) „ 11.

III. Classe.

- Frankfurt-Heidelberg-Basel (Schwz. Bhf.) Zug 1, 3, 13.
- Frankfurt-Heidelberg-Freiburg „ 11.

Schlafwagen I. II. Classe.

Frankfurt-Heidelbg.-Karlsruhe-Basel (Schwz. C.-Bhf.), Zug 15.

Durchgangs-Wagen

I. u. II. Classe.

- Basel-Heidelberg-Frankfurt-Cassel-Berlin . . Zug 14.
- Basel-Frankfurt-Hamburg „ 4.
- Genua-Basel-Karlsruhe-Schwetzingen-Frankfurt „ 8.
- Zürich-Basel-Karlsruhe-Schwetzingen-Frankfurt „ 8.
- Basel-Heidelberg-Frankfurt „ 16,4,12,14.
- Basel-Heidelberg-Darmstadt-Mainz-Köln „ 16.
- Konstanz-(Triberg)-Heidelberg-Frankfurt „ 14.
- Wildbad-Durlach-Frankfurt (erst ab 1. Mai) „ 12.
- Freiburg-Heidelberg-Frankfurt „ 6.
- Straßburg-Heidelberg-Frankfurt „ 16,4,6,12,14.
- Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt „ 14.
- Stuttgart-Bruchsal-Darmstadt-Köln „ 12.
- München-Ulm-Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt „ 16, 12.
- Friedrichshafen-Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt „ 12.
- Friedrichshafen-Stuttgart-Bruchs.-Darmst.-Köln „ 16.
- Ulm-Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt „ 12, 16.
- Baden-Baden-Heidelberg-Frankfurt (im Octbr. u. Mai) „ 6, 12.
- Baden-Baden-Darmstadt-Köln (erst ab 1. Mai) „ 6.

III. Classe.

- Basel-Heidelberg-Frankfurt Zug 16, 4, 14.
- Freiburg-Heidelberg-Frankfurt „ 6.

Schlafwagen I. II. Classe.

Basel-Karlsruhe-Heidelberg-Frankfurt, Zug 16.

Von oben nach unten zu lesen.

Von Frankfurt nach Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen.

e (bei Louisa, Zug 3) bedeutet Anhalten nur zum Einsteigen.

Kilometer	61	(63)	(63 III.)	65	1	67	3	69	5	79	9	83	85	11	87	89	91	93	95	97	13	15	99	101	Stationen	
	Personenzüge I., II., III.				Schnellzug I. II. III.	Personenzug I. II. III.	Schnellzug I. II. III.	Personenzug I. II. III.	Schnellzug I. II. III.	Personenzug I. II. III.	Schnellzug I. u. II.	Personenzüge I. II. III.		Schnellzug I. II. III.	Personenzug I. II. III.	Personenzug nur III.	Personenzüge I., II., III.		Personenzug nur III.	Personenzug I. II. III.	Schnellzug I. II. III.	Schnellzug I. u. II.	Personenzüge I., II., III.			
0				5.20	7.00	7.06	8.15	8.50	10.45	11.30	1.00	2.00	3.30	4.40	5.15	5.40	6.40	7.20	7.40	8.40	9.45	10.25	10.45		Frankfurt Hauptbahnhof	ab
				5.29	—	7.14	e*8.23	*8.59	—	*11.39	—	*2.09	3.38	—	5.24	5.49	6.49	*7.29	*7.49	—	—	—	10.53		Louisa	
				[illegible]		[illegible]		[illegible]		11.45		[illegible]	3.44		5.30	[illegible]	6.56	—	[illegible]	—	—	—	[illegible]		Isenburg	
				[illegible]		[illegible]		[illegible]	—	11.52		2.23	3.51	—	5.37	6.01	7.01	—	8.04		—	—	11.06		Sprendlingen	
				5.50	—	7.34	—	9.19	—	12.00	—	2.30	3.57	—	5.44	6.12	7.12	7.42	8.12	8.58	—	—	11.12		Langen	
				[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	—			[illegible]		Egelsbach	
				6.01	—	7.45	—	—	—	12.11	—	—	4.08	—	—	6.23	7.23	—	8.23	—	—	—	11.23		Erzhausen	
				6.06	—	7.50	—	9.32	—	12.16	—	2.43	4.13	—	5.57	6.28	7.28	—	8.28	—	—	—	11.28		Wixhausen	
				[illegible]		[illegible]				[illegible]	—	—	4.17			[illegible]	[illegible]	—	[illegible]		—		[illegible]		Arheilgen	
27.4				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11.15	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4.25	[illegible]	6.02	[illegible]	7.40	7.57	8.40	9.15	10.15	[illegible]	11.40		Darmstadt	an
				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	6.15			8.05		9.25	[illegible]	11.00		11.06	Darmstadt	ab
				6.35		8.15	—	9.55	—	12.40		3.07		—	6.20			8.10		9.31	—			11.11	Bessungen	
				[illegible]		[illegible]		[illegible]		12.47		3.14		—	[illegible]			8.17		[illegible]				11.18	Eberstadt	an
		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		6.20			8.21		9.42				11.21	Eberstadt	ab
	[illegible]	6		6.51		8.33 9.49		11.39		1.05		3.25	4.04		6.38			8.29		9.50				11.29	Pfungstadt	an
	[illegible]	[illegible]		6.30		7.55		9.26		11.10 12.36		3.02	3.41		6.08			8.05		8.58				11.06	Pfungstadt	ab
	[illegible]	6		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]		[illegible]				11.14	Eberstadt	an
	bis 14. November einschl. und wieder v. 15. März ab.	vom 15. Nov. bis 14. März		6.44		8.23	—	10.03	—	12.48		3.15		—	6.28			8.19		9.40	—			11.19	Eberstadt	ab
				6.53		8.32	9.10	10.12	11.41	12.57		3.24		5.36	6.37			8.28		9.50	—			11.28	Bickenbach Jugenheim	
				7.00		8.39	—	10.19	—	1.04		3.31		—	6.44			8.36		9.58	—			11.35	Zwingenberg	
				7.06		8.45	—	10.25	11.51	1.10		3.37		—	6.50			8.42		10.04	—			11.41	Auerbach	
				§7.10		8.50	§9.21	§10.30	11.55	§1.14		§3.42		§5.47	6.55			§8.47		10.09	10.52			11.46	Bensheim	an
				§§7.13		8.52	9.22	§§10.34	11.56	§§1.17		§§3.44		5.50	§§6.58			§§8.49		10.12	10.54			11.47	Bensheim	ab
	[illegible]	[illegible]		7.21		9.00	—	10.42	12.04	1.25		3.52		5.58	7.06			8.57		10.21	—			11.55	Heppenheim	
	[illegible]	[illegible]		7.28		9.07	—	10.49	—	1.32		3.59		—	7.13			9.04		10.28	—			an.	Laudenbach	
	[illegible]	[illegible]		7.33		9.12	—	10.55	—	1.38		4.04		—	7.18			9.10		10.34	—				Hemsbach	
	[illegible]	°[illegible]		°7.40		9.19	9.39	11.02	°12.17	1.45		°4.11		6.10	°7.25			9.17		10.41	[illegible]				Weinheim	an
	[illegible]	[illegible]	Zug 63 nur III.	[illegible]		[illegible]	°[illegible]	[illegible]	[illegible]	°1.48		°[illegible]		6.12	[illegible]			°9.19		[illegible]	11.14				Weinheim	ab
	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		4.22		—	7.27			[illegible]		[illegible]	—				Großsachsen Heddesheim	
73.8	5.05	6.05	7.08	7.58		9.37	—	11.21	12.32	2.04		4.30		—	7.45			9.36		11.01	—				Ladenburg	
77.5	5.11	6.11	7.14	8.04	8.21	[illegible]	9.55	[illegible]	[illegible]	2.10	2.22	4.36		6.27	7.51			[illegible]		11.07	[illegible]	11.33			Friedrichsfeld	an
	5.11	6	7	8	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2	[illegible]		[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]	11.40	[illegible]			Friedrichsfeld	ab
	Seckenheim. 5.33	6.33	7.30	8.26	8.43	10.04	10.18	11.54	1.00	2.32	2.45	5.00		6.48	8.14			10.12		11.30	11.54	12.14			Mannheim	an
	*261	263	265				203	269	205	279		283		211	287			293								
77.5	5.12	6.53	8.28		(8.28)	(9.56)	9.56	11.29	12.47	2.36	2.25	5.10		7.10	8.55			10.30							Friedrichsfeld	ab
	†5.23	7.05	8.40		[illegible]	[illegible]	†10.05	††11.39	12.58	† †† 2.18	† †† 2.21	5.22		† †† 7.22	9.02			10.12							Schwetzingen	an
	1.35 3.44	—	—		—	—	—	—	—	11.00	7.10	—		—	—			—							Basel (Bad. Bahnhf.)	an
	[illegible]	[illegible]		[illegible]	8	[illegible]	10	[illegible]	[illegible]	2.14	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]			9.17		11.11	[illegible]	11.56			Friedrichsfeld	ab
	[illegible]	6						[illegible]		2.21	—	4.52			8.01			9.27			—	—			Wieblingen	
	[illegible]	6		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.30	[illegible]	[illegible]		6.45	8.12			10.25		[illegible]	[illegible] M. N. Bhf.	12.1[illegible] Bad. Bhf.			Heidelberg	an
0	—	—		8.57	8.50	—	10.35	12.13 bis Offenburg	1.12 bis Straßbg.	3.10	3.10	5.25 bis Freiburg		7.15 bis Freiburg	8.40 bis B.-Baden			—		12.45 5.00	12.25				Heidelberg	ab
	—	—		6.20	1.35	—	4.15	(4.34)	(4.57)	11.00	11.00	(11.56)		(11.56)	(12.10)			—		12.20 3.44	5.33				Basel (Bad. Bahnhf.)	an

* Zug 261 nur bis 14. Nov. einschließlich und wieder vom 15. März ab, Zug 263 dagegen den ganzen Winterdienst hindurch.

Von oben nach unten zu lesen.

§ Anschluß in Bensheim nach Worms. §§ „ „ „ von Worms.
† Anschluß in Schwetzingen nach der Badischen Rheinthalbahn. †† „ „ „ nach Speyer.

Von unten nach oben zu lesen.

Von Heidelberg, Schwetzingen und Mannheim nach Frankfurt.

Stationen		50	16	52	54	2	56	58	4	60	62	6	8	64	12	68	70	72	74	14	76
		Personenzug nur III.	Schnellzug I. II. III.	Personenzüge I., II., III.		Schnellzug I. II. III.	Personenzüge I., II., III.		Schnellzug I. II. III.	Personenzüge I., II., III.		Schnellzug I. II. III.	Schnellzug I. u. II.	Personenzug I. II. III.	Schnellzug I. u. II.	Personenzüge I., II., III.				Schnellzug I. II. III.	Personenzug I. II. III.
Frankfurt Hauptbahnhof	an	5.30	5.40	6.30	7.30	7.45	9.20	10.50	11.15	12.21	2.10	2.18	3.35	5.06	5.50	7.12	8.05	9.25	10.05	10.16	11.00
Louisa	ab	5.22	—	6.22	7.23	—	*9.14	10.44	—	*12.15	*2.04	*2.11	—	5.00	—	—	*7.58	9.18	—		10.52
Isenburg		5.15	—	6.15	7.16	—	9.07	10.38	—	—	1.57	—	—	4.53	—	—	7.51	9.11	—	—	10.46
Sprendlingen		5.08		6.08	7.09	—	9.00	10.32	—	—	1.51	—	—	4.46	—	—	7.44	9.04	—	—	10.40
Langen		5.00	—	6.00	7.02	—	8.53	10.26	—	12.02	1.44	—	—	4.40	—	—	7.38	8.58	—	—	10.34
Egelsbach		[illegible]	—	[illegible]	6.55	—	8.47	10.19	—	—	1.38	—		4.34	—		7.32	8.52	—	—	10.27
Erzhausen		4.48	—	5.48	6.50	—	—	10.14	—	—	1.33	—	—	—	—	—	7.27	8.47	—	—	10.22
Wixhausen		4.43	—	5.43	6.45	—	8.40	10.09	—	—	1.28	—	—	4.27	—	—	7.22	8.42	—	—	10.17
Arheilgen		4.39	—	5.39	6.41	—	—	10.05	—	—	1.24	—	—	4.23	—	—	7.18	8.38	—	—	10.13
Darmstadt	ab	4.30	5.10	5.30	6.32	7.16	8.30	9.57	10.45	11.45	1.16	1.45	3.06	4.15	5.20	6.42	7.10	8.30	9.35	9.47	10.05
Darmstadt	an		4.59	5.26	6.23	7.13	8.20	9.52	10.41	11.35	1.07	1.35	3.03	4.07	5.09	6.33			9.25	9.43	
Bessungen			—	5.21	6.18	—	8.16	9.47		11.31	1.03	—		4.02	—	[illegible]			9.20	—	
Eberstadt	ab		—	5.11	6.10		8.08	9.39		11.23	12.55	—		3.54	—	6.21			9.12	—	
Eberstadt	an			5.08	6.05		6.38 8.03	9.34		11.18	12.44			3.10 3.49		[illegible]		[illegible]	9.06		[illegible]
Pfungstadt	ab			5.00	5.57		6.30 7.55	9.26		11.10	12.36			3.02 3.41		6.08		8.05	8.58		[illegible]
Pfungstadt	an			[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible] 3.25			4.04		[illegible]	8.29		9.50		11.29
Eberstadt	ab			[illegible]	[illegible] 6.40		8.25	9.11		11.25	12.57 3.17			3.56		6.30	8.21		9.42		11.21
Eberstadt	an		—	5.12	6.09	—	8.07	9.38		11.22	12.54	—		3.53	—	6.20			9.10	—	
Bickenbach Jugenheim			—	5.03	6.00	—	7.56	9.29		11.13	12.45	1.18		3.44	—	6.11			9.01	—	
Zwingenberg			—	4.56	5.53	—	7.49	9.22		11.06	12.37	—		3.37	—	6.03			8.54	—	
Auerbach			—	4.50	5.47	—	7.43	9.16		11.00	12.30	—		3.31	—	5.57	340 Gemischter Zug III. Cl.		8.48	—	
Bensheim	ab		4.31	4.44	5.41	§§6.49	§§7.37	9.12		§§10.55	12.24	§§1.06		§§3.26	4.43	§§5.52			§§8.43	9.19	
Bensheim	an		4.30	4.42	5.39	6.48	§7.35	§9.09		10.53	§12.22	§1.05		§3.24	4.42	§5.49	an		§8.40	9.18	O78 (Ank.)
Heppenheim			—	4.35	5.32	—	7.28	9.02		10.46	12.15	—		3.17	—	5.42	6.55		8.33	—	11.15
Laudenbach			—	ab	5.25	—	7.21	8.55		10.39	12.08	—		3.10	—	5.35	6.45		8.25	—	11.09
Hemsbach			—		5.20	—	7.15	8.50		10.34	12.02	—		3.05	—	5.30	6.36		8.19	—	11.03
Weinheim	ab		4.12		5.12	6.32	°7.08	8.42		°10.26	11.51	°12.48		°2.57	4.24	5.22	6.25		°8.11	9.02	10.55
Weinheim	an		4.11		°5.11	6.31	°7.06	8.40		10.24	11.52	°12.46		2.55	°4.23	°5.20			8.08	9.01	10.54
Großsachsen Heddesheim			—		5.01	—	6.59	8.52		10.17	11.45			2.18	—	5.13			8.00	—	10.47
Ladenburg			—		4.56	—	6.51	8.24		10.09	11.37	—		2.40	—	5.05			7.52	—	10.39
Friedrichsfeld	ab		3.56		4.49	6.17	6.44	8.17	9.48	10.02	11.30	12.31	2.12	2.33	4.08	4.58			7.45	8.47	10.32
Friedrichsfeld	an			* Zug 254 nur bis 14. Nov einschl. u. wieder v. 15. März ab.	4.43	6.13	6.34	8.06	9.40	9.52	11.24	12.23	2.03	2.23	3.58	4.48			7.36	8.38	10.24
Mannheim	ab				4.30	6.00	6.20	7.52	9.27	9.38	11.10	12.10	1.50	2.10	3.45	4.35			7.23	8.25	10.10
					*254		256	258		260	262	206	I. II.		212	268			274	214	276
Friedrichsfeld	an				4.41		6.43	8.02	(9.24)	9.24	10.57	12.24	2.08	(2.08)	4.02	4.35			6.40	8.32	9.56
Schwetzingen	ab				4.30		†6.32	††7.51	(9.10)	9.10	10.45	†12.10	† †† 1.58	(† †† 1.58)	†3.50	†4.23			††6.26	†8.20	9.45
Basel (Bad. Bahnhf.)	ab				—		—	—	—	—	—	—	9.40	4.05	—	—			—	10.30	—
Friedrichsfeld	an		3.55		4.45	6.11	6.37	8.14	9.41	9.57	11.27	12.26	2.01	2.29	4.04	4.53			7.40	8.44	10.27
Wieblingen			—		—	—	6.27	—	—	9.47	11.17	—	—	2.19	—	—			—	—	10.17
Heidelberg	ab		3.40		4.30	6.00	6.20	8.00	9.30	9.40	11.10	12.12	1.50	2.12	3.50	4.38			7.25	8.30	10.10
Heidelberg	an		M. N. Bhf. 3.20		—	5.52 von Bruchsal		—	M. N. Bhf. 9.23	8.28 von Offenburg	10.55 von Freiburg	M. N. Bhf. 11.58 von Straßbg	— über Schwetzng	1.53	M. N. Bhf. 3.33	4.30			7.08	M. N. Bhf. 8.20	—
Basel (Bad. Bahnhf.)	ab		9.55		—	(4.55)		—	5.00	(4.15)	(4.55)	(8.35)	9.40	4.05	10.15	7.45			10.30	2.10	—

* Anschluß in Louisa nach bezw. von Offenbach.
° Anschluß in Weinheim nach bezw. von Viernheim.

Von unten nach oben zu lesen.

† Anschluß in Schwetzingen von der Badischen Rheinthalbahn. †† „ „ „ von Speyer.
§ Anschluß in Bensheim nach Worms. §§ „ „ „ von Worms.

O Zug 78 wird nöthigenfalls erst 30 Min. nach Beendigung der Mannheimer Hoftheater-Vorstellung aus Mannheim (und Heidelberg) abgelassen, jedoch spätestens 10.45 Abends.

1) Zur Benutzung der in den Nachtschnellzügen zwischen Frankfurt und Basel laufenden **Schlafwagen** sind neben den Fahrkarten I. oder II. Classe besondere Schlafwagenkarten an dem Schalter der Zugangsstation zu lösen. — Der Preis beträgt sowohl für die ganze Strecke als eine Theilstrecke 6 M. für jede Person.

2) **Kinder** unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn kein besonderer Platz für dieselben beansprucht wird; 2 Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren ausschl. zahlen 1 Fahrkarte, 1 Kind die Hälfte (Betrag auf 5 ₰ aufgerundet). Diese Bestimmungen gelten für alle Fahrkartengattungen; für Benutzung eines Schlafwagens genießen indessen Kinder von 4 bis 10 Jahren keine Preisermäßigung.

3) Die **Rückfahrkarten** gelten im Verkehr der Main-Neckar-Bahn-Stationen unter sich **drei** Tage. Folgen jedoch auf den Tag der Ausgabe:
Zwei Feiertage oder ein Sonntag **mit** einem oder zwei Feiertagen,
oder erfolgt die Ausgabe an einem — Feiertagen unmittelbar vorausgehenden — Sonntage oder an einem **ersten** Feiertag,
so bleiben die auf den Ausgabetag folgenden Sonn- oder Feiertage bei Bemessung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten außer Betracht.
Als Feiertage kommen hierbei in Betracht:
Neujahrstag, Ostermontag, Pfingstmontag, Allerheiligentag, 1. und 2. Weihnachtstag.
Durch einen einzelnen Sonn- oder Feiertag tritt eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten nicht ein.
Eine Rückfahr- oder Rundreisekarte, mit welcher eine Fahrpreis-Ermäßigung verbunden, ist zur Rück- bezw. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit derselben die Reise begonnen hat.

4) Wer die Reise unterwegs unterbricht, hat die Fahrkarte sofort nach dem Verlassen des Zuges dem dienstthuenden Stationsbeamten zur Bescheinigung der Fahrtunterbrechung vorzulegen, da die Karte sonst nur gegen Entrichtung eines Zuschlags von 1 M. Gültigkeit zur Weiterfahrt behält. Unterbrechung der Reise kann bei einer einfachen Fahrkarte einmal, bei einer Rückfahrkarte zweimal (in jeder Richtung der Fahrt einmal) stattfinden. Mit einem Fahrscheinheft kann die Reise auf der Anfangs- und Endstation eines jeden einzelnen Fahrscheins und auf den in dem Fahrschein etwa besonders namhaft gemachten Aufenthaltsstationen ohne weitere Förmlichkeit unterbrochen werden; bei Fahrtunterbrechung auf andern Stationen hat dagegen stets Bescheinigung in oben angegebener Weise stattzufinden. Auf Schüler- und Wochenkarten ist Reiseunterbrechung nicht zulässig.

5) Es bestehen **Sonntagsfahrkarten** aller drei Classen zu ermäßigtem Preise:

Frankfurt-Mannheim,	Darmstadt-Mannheim,	Bessungen-Mannheim,
Frankfurt-Heidelberg,	Darmstadt-Heidelberg,	Bessungen-Heidelberg,
Frankfurt-Schwetzingen,	Darmstadt-Schwetzingen,	Bessungen-Schwetzingen,
Mannheim-Frankfurt,	Heidelberg-Frankfurt,	Schwetzingen-Frankfurt,
Mannheim-Darmstadt,	Heidelberg-Darmstadt,	Schwetzingen-Darmstadt,

gültig nur für den Tag der Ausgabe (Sonntags oder an einem der Feiertage: Neujahrstag, Charfreitag, Ostermontag, Himmelfahrttag, Pfingstmontag, Frohnleichnamstag, Allerheiligentag, 1. und 2. Weihnachtstag) zur Hin- und Rückfahrt mit gewöhnlichen Personenzügen, sowie mit Sonntagszügen; dabei kann die Reise nicht unterbrochen werden. Bei Zukauf einer Zusatzkarte kann die Rückfahrt auch in einem Schnellzuge stattfinden.

6) **Wochenkarten** gelten an Wochentagen zur einmal täglichen Hin- und Rückfahrt mit gewöhnlichen Personenzügen in III. Wagenclasse, Schnellzüge ausgeschlossen. Wochenkarten für Strecke Friedrichsfeld-Mannheim gelten für gewöhnliche Personenzüge sowohl der Main-Neckar- als der Bad. Staatsbahn, doch nur in der Zeit vor 9 Uhr Morgens und nach 5 Uhr Abends. Bei Zug 87 haben die Wochenkarten für die Strecke Frankfurt—Darmstadt und bei Zug 93 für die Stationen Louisa und Langen **keine** Gültigkeit.

7) **Zeitkarten** für alle 3 Classen sind gültig für alle Züge während 30 Tagen. Preisberechnung für 60 einfache Fahrten unter Abzug von 40 % (bei Bestellung für wenigstens 3 Monate 50 % Ermäßigung).
Schülerkarten mit 60 % Ermäßigung, 30 Tage gültig für sämmtliche Züge. Der Bestellung ist Bescheinigung der Schulbehörde beizugeben.
Zeit- und Schülerkarten sind 2 Tage vor Beginn ihrer Gültigkeit bei den Stationen zu bestellen; sie werden auf Namen ausgestellt und sind von dem Inhaber zu unterschreiben.

8) Zu sämmtlichen Schnellzügen werden **Schnellzugsfahrkarten** mit erhöhten Preisen ausgegeben. Zu einer für gewöhnliche Züge gültigen einfachen oder Rückfahrkarte, auch Militärfahrkarte, ist daher bei Benützung eines Schnellzugs für jede einzelne Fahrt noch eine Zusatzkarte zu lösen. Wird zugleich eine niedrigere Classe benützt, so bedarf es keines Zukaufes.

9) Zum **Uebergang** aus einer niedrigern in die nächst höhere Wagenclasse ist sowohl bei Personen- als Schnellzug eine Personenzugsfahrkarte III. Classe zu lösen.
Zeit-, Schüler-, Gesellschafts- und Wochenkarten, sowie Militärfahrkarten sind für höhere Wagenclassen als ausgestellt, ganz ungültig.

10) **Handgepäck**, d. h. kleine leicht tragbare Gegenstände, kann, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, in den Wagen mitgeführt werden. Gepäck von größerem Umfange oder über 10 Kg. schwer, ist taxpflichtig. Auf Militärfahrkarten werden 25 Kg. Freigepäck gewährt. Traglasten, die nicht aus Reisegepäck bestehen, sind bis zu 30 Kg. taxfrei.

11) Das Verzeichniß der **zusammenstellbaren Fahrscheinhefte** ist sammt Uebersichtskarte auf den größern Stationen für 85 ₰ (ohne Karte für 70 ₰) käuflich. Dasselbe enthält die Fahrscheine: a. der Deutschen und Luxemburgischen, b. der Oesterreichisch-Ungarischen und Rumänischen, c. der Belgischen und Niederländischen Bahnen, d. der Schweizerischen Verkehrs-Anstalten, e. der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Bahnen.

12) Wand-Fahrpläne der Main-Neckar-Bahn, auf welchen alle Anschlüsse der Nachbarbahnen verzeichnet sind, werden an den Fahrkartenschaltern für 15 ₰ verkauft.

Darmstadt, 19. September 1890.

Joh. Conr. Herbert'sche Hofbuchdruckerei (Fr. Herbert), Darmstadt.

Direction der Main-Neckar-Bahn.

Nr. 76. | 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck & Co., Berlin SW., Ritterstr. 88

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 27. September 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Bayerischen Waldbahnen.

Der Bayerische Wald, im Volksmunde schlechthin „der Wald“ genannt, ist ein Theil des Böhmerwaldes und zwar seines südwestlichen Abfalles; er umfasst das von der Donau nördlich gelegene Gebiet Niederbayerns und die östliche Oberpfalz. Der Flächeninhalt des Bayerischen Waldes beträgt nahezu 92 Quadratmeilen (5 065 qkm) mit ungefähr 250 000 Einwohnern, die sich selbst „Waldler“ nennen. In seiner Längenerstreckung wird er in den oberen und unteren Wald eingetheilt, welche Unterscheidung auf natürlichen hydrographischen Verhältnissen beruht, indem die Gebiete der Ilz und des Regens die genannten Waldabtheilungen darstellen. Der Kern des Waldgebirges besteht aus Granit, Gneiss und Glimmerschiefer. Eine grössere Strecke wird vom Syenit eingenommen, genau bezeichnet als das Liegende des „Pfahls“. Der letztere ist ein mächtiger Quarzgang, der mitten durch das Gebirge schnurgerade hinzieht und sich vom Fusse des Dreisesselberges bis Bodenwöhr in der Oberpfalz erstreckt. Das Gebirge ist noch Wald in seinem centralen Zuge; im Vorderzuge dagegen hat sich wenig mehr vom Walde erhalten. Die schönsten Waldbestände findet man zur Zeit noch am Fusse des Arbers bei Regenhütte, am Fusse des Rachels bei Unterfrauenau, am Fusse des Falkensteins bei Zwiesler Waldhaus und insbesondere in Ertlhütten zwischen Zwiesler Waldhaus und Station Eisenstein. Da ist noch majestätisch hehrer Wald, der die landläufigen Vorstellungen von Waldesgrösse ausser jede Beziehung setzt. Ziffern geben nur einen schwachen Begriff von den gewaltigen Dimensionen der vorhandenen Baumriesen. Die 300- und 400-jährigen Bäume stammen aus Urwaldszeiten; denn die Waldung selbst ist nichts anderes, als ein gelichteter, gesäuberter Urwald. Die Buchen, von den Tannen überragt und so im Schatten erwachsen, erheben ihre hochschäftigen Stämme astfrei bis zu 70 Fuss; von da an breitet sich ihr anmuthiges Laubdach aus. Die Tanne erreicht bei gesundem Wachsthum und in einem Alter von 300 bis 400 Jahren eine Höhe von 130 bis 150, ja 200 Fuss und einen Durchmesser von 4 bis 7 Fuss. Solche Bestände sind keine Seltenheit und gewähren einen überraschenden Anblick. Die Haupterwerbszweige der Waldbewohner bilden Ackerbau und Viehzucht, dann in den oberen Regionen des Waldgebirges die Ausbeutung des Holzreichthums. Die eigentliche Holzindustrie beschäftigt sich mit der Herstellung von Brettern, Pfosten, Dachschindeln und Zündholzdraht; auch Möbel-, Holzstoff- und Papierfabriken sind in neuerer Zeit im Walde eingerichtet worden. Das edelste und hervorragendste Holzerzeugniss ist aber das kostbare Resonanz-

bodenholz, wobei die Resonanzholzfabriken des Reichsraths v. Poschinger in Frauenau und von Fr. Plöchinger in Finsterau besondere Erwähnung verdienen. Weit älter als die Holzindustrie ist im Bayerischen Walde die Glasfabrikation, die zu den wichtigsten Industriezweigen des Waldes gehört. Es gibt nicht wohl ein zweites Waldgebirge, das so viele Glashütten aufzuweisen hat, als der Böhmer- und Bayerische Wald. Ebenso bildet die Leinenindustrie des Bayerischen Waldes einen in hoher Blüthe stehenden Erwerbszweig der dortigen Bevölkerung.

Das Bestreben, die Naturprodukte des Bayerischen Waldes und dessen industrielle Erzeugnisse einer besseren Verwerthung zuzuführen, hatte schon vor nahezu 30 Jahren ein Waldbahnprojekt entstehen lassen, welches das mit Verkehrsmitteln nicht besonders reichlich ausgestattete Gebiet in den Weltverkehr einzubeziehen bezweckte. Eine Bahn, welche von Passau ausgehend über Freyung und Zwiesel in die Ostbahnlinie Cham-Furth einmünden sollte, kam aber schon wegen der vorausgesehenen schwierigen Ausführung und wegen der hohen Kosten über das Stadium des generellen Projektes nicht hinaus. Erst im Laufe der siebziger Jahre wurde durch den Bau der Linie von Plattling nach Eisenstein ein Theil des Bayerischen Waldes dem Eisenbahnverkehr erschlossen. Damit war indessen den Wünschen der Bevölkerung des Bayerischen Waldes noch nicht Genüge geschehen, denn zahlreicher als je liefen Petitionen aus Interessentenkreisen ein, welche die Erbauung einer den Bayerischen Wald in seiner Längenrichtung durchziehenden Bahn als dringend nothwendig hinzustellen nicht müde wurden. Die in der Folge von der Königlich Bayerischen Staatsregierung angeordneten Terrainrekognoszirungen und umfangreichen Projektirungsarbeiten liessen endlich den Entschluss reifen, auf die Herstellung einer durchgehenden Linie Zwiesel-Passau zu verzichten, dagegen aber den Bau zweier Stichbahnen Zwiesel - Grafenau und Passau - Freyung nach dem System der Sekundärbahnen ins Auge zu fassen. Was die hiernach zum Ausfall gelangte Zwischenlinie Grafenau - Freyung betrifft, so würden bei derselben, da sie bei einer Länge von 19,4 km einen Kostenaufwand von etwa 2,5 Millionen Mark veranlasst hätte, die örtlichen Interessen in keinem Verhältnisse zu den Bau- und Betriebskosten gestanden haben. Nach der weiterhin — theilweise erst nach Beseitigung grosser finanzieller Schwierigkeiten — seitens der Interessenten herbeigeführten Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzung für das Zustandekommen von Lokalbahnen fanden die beiden Linien schliesslich im Lokalbahngesetze vom 21. April 1884 bezw. 13. Januar 1886 die Grundlage zu ihrer Verwirklichung.

Die Lokalbahn Zwiesel-Grafenau, welche am 1. September d. J. dem allgemeinen Verkehre übergeben wurde, verlässt die Anschlussstation Zwiesel (574 m über der Nordsee) in südwestlicher Richtung, fällt alsbald an der Dammböschung der Eisensteiner Linie in das Regenthal ab, überschreitet den schwarzen Regen und zieht hierauf am linksseitigen Thalgehänge des kleinen Regen empor zur Haltestelle Zwieselau, unterhalb des Einflusses der Flanitz in den kleinen Regen. Die Bahn bewegt sich bis Zwieselau in östlicher Richtung und geht von da in eine südöstliche über, welche dann die Hauptrichtung bis zum Endpunkte der Linie bleibt. Unmittelbar hinter der Haltestelle Zwieselau überschreitet die Trasse die Flanitz und erreicht, am rechtseitigen Thalgehänge derselben aufwärts steigend, mit 617 m Meereshöhe die Station Frauenau, welche an der Distriktsstrasse von Zwieselau nach Frauenau angeordnet ist. Darauf erfolgt nach nochmaliger Ueberschreitung der Flanitz unter Anwendung der Maximalsteigung von 1:40 die Haltestelle Klingenbrunn, welche auf der Wasserscheide zwischen der Flanitz und der Schwarzach 757 m über dem Meeresspiegel situirt ist. Von da fällt die Bahn mit mässigerer Neigung zur Haltestelle Spiegelau und gelangt in das Thal der grossen Ohe; sodann den Pronfeldner Berg umfahrend und am linksseitigen Gehänge des Ohethales sich fortbewegend erreicht sie die Ladestelle Grossarmschlag am Fusse des Attensteins in der Nähe der Ortschaft gleichen Namens. Von hier ab nimmt die Bahn das Gefälle 60:1 an und behält dasselbe bei bis zum Einlaufe in die Endstation Grafenau. Sie überschreitet zunächst den Gruberbach, umfährt behufs grösserer Entwickelung den zwischen Gruber- und Eimberger Bach sich vorschiebenden Rücken und übersetzt das Thal bei Eimberg. Bei Rosenau entwickelt sich die Trasse zu einer engen Schleife, welche in das Thal des Gruberbaches einbiegt; bald darauf mündet dieselbe in unmittelbarer Nähe der Stadt Grafenau, an deren westlicher Seite, in die Stationshorizontale (576 m über der Nordsee) ein. Die Länge der Bahn von Mitte des Stationshauptgebäudes Zwiesel bis zur Mitte des Stationsgebäudes Grafenau beträgt 31,52 km, während die Länge der Luftlinie 22 km misst. Entsprechend dem Gebirgscharakter der von der Bahn durchzogenen Gegend beträgt die Maximalsteigung 1:40 und für die Gegensteigungen in der Richtung des Hauptverkehrs, d. i. von Grafenau nach Zwiesel 1:60. Als kleinster Kurvenradius kam ein solcher von 180 m zur Anwendung; die Minimallänge der Geraden zwischen 2 Gegenkurven beträgt 30 m. Kurven mit dem Minimalradius, sowie Steigungen von 1:40 und 1:60 wurden so oft gewählt, als sich Vortheile für Verringerung der Bauarbeiten hieraus erzielen liessen. Die Bahn auch nur theilweise auf bestehende Strassen zu legen, war nicht zulässig, da dieselben zu schmal sind und zu ungünstige Steigungsverhältnisse besitzen. Die Erdarbeiten waren nicht unbedeutend, indem die gesammte zu bewegende Erdmasse 410 600 cbm betrug. Die Bahn bewegt sich ausschliesslich in der Urgebirgsformation und besteht das geförderte gebundene Material aus theilweise härtestem Gneiss- und Granitfels, das ungebundene aus den Verwitterungsprodukten dieser Gebirgsarten. Bedeutendere Felseinschnitte von 5—11 m Tiefe kommen vor im oberen Flanitzthale, in der Spiegelauer Klamm bei Grossarmschlag und in der Station Grafenau. Grössere Dämme finden sich beim Uebergang über das Regenthal nächst Zwiesel, im oberen Flanitzthale vor der Station Klingenbrunn, hinter Spiegelau am Pronfeldner Walde, beim Uebergange über den Gruberbach nächst Grossarmschlag, bei der Rosenauer Schleife und bei Grub. Stützmauern von grösserer Ausdehnung wurden nöthig an den Hängen im oberen Flanitzthale, am Pronfeldner Berg und bei der Station Grafenau. An bedeutenderen Kunstbauten sind zu nennen: die Blechbalkenbrücke über den Regen bei Zwiesel in 10 m Höhe über der Flusssohle mit 4 Oeffnungen zu je 16 m und 1 Oeffnung zu 20 m Lichtweite; die Blechbalken-Fluthbrücke (Thalübergang) im Vororte von Zwiesel mit 6 Oeffnungen zu je 13 m Lichtweite und 7 m über Terrain; die Blechbalkenbrücke über die Flanitz bei Zwieselau mit 2 Oeffnungen zu je 5,5 m und 1 Oeffnung zu je 15 m Lichtweite — 4,5 m hoch über Flusssohle; die Blechbalkenbrücke über die Flanitz bei Klingenbrunn mit 1 Oeffnung zu 18,5 m Lichtweite — 5,5 m hoch über Flusssohle; die Fachwerkbrücke über die Ohe bei Spiegelau mit 3 Oeffnungen zu je 19,7 m Lichtweite — 14 m hoch über Flusssohle und endlich die Blechbalkenbrücke über den Eimbergerbach bei Eimberg mit 2 Oeffnungen zu je 13 m Lichtweite — 9 m hoch über Thalsohle.

Für den Unterbau wurde das Normalprofil für Lokalbahnen angenommen; hierbei beträgt die Kronenbreite (Schnitt der Böschungsflächen mit der Horizontalen in Planiehöhe) 3 m und waren hierfür für das laufende Meter 1,10 cbm Material (Grundbau mit Beschotterung — Granitkleingeschläge) erforderlich. Der Oberbau besteht aus 9 m langen Stahlschienen (Gewicht für das laufende Meter 26,64 kg), welche auf imprägnirten Holzquerschwellen befestigt sind. Die Mehrzahl der älteren Lokalbahnen besitzen einen für einen Raddruck von 5 t berechneten Oberbau; jener der Grafenauer Linie wurde für einen Raddruck von 6 t konstruirt, da in Rücksicht auf die längeren Steigungen von 25 ‰ und die häufigen Kurven von 180 m Radius, sowie in Anbetracht des zu erwartenden Güterverkehrs und der ungünstigen klimatischen Verhältnisse dieser Waldbahn eine etwas schwerere Maschinengattung zu wählen war.

Ausser der Endstation Grafenau sind noch Haltestellen mit Güterabfertigung vorhanden in Zwieselau, Frauenau, Klingenbrunn und Spiegelau, welche unter sich und mit der Anschlussstation Zwiesel durch eine Telephonleitung, bestehend aus gesonderter Sprech- und Glockenleitung, verbunden sind. Die zur Entlastung der Station Grafenau angelegte Ladestelle Grossarmschlag am gleichnamigen Halteplatz ist nur für den Versand von Wagenladungsgütern bestimmt und mit einem Wärter nicht besetzt, weshalb die Verfrachter die Wagenbestellung, sowie die Aufgabe der Transporte durch Vermittelung des Kondukteurs bei der Station Grafenau zu bewirken haben. Die sämmtlichen Stationsanlagen und Hochbauten der Linie weisen die bereits bewährten einfachen und praktischen Typen der Bayerischen Lokalbahnen auf.

Der staatliche Bauaufwand (ausschliesslich des von den Interessenten zu vertretenden Kostenbetrages von 261 950 *M.* für Grunderwerbung und Lastenablösung) war auf 2 435 000 *M.* oder 77 550 *M.* für das Kilometer veranschlagt; es wurden jedoch, soweit sich die z. Z. noch nicht abgeschlossenen Rechnungen übersehen lassen, nicht unwesentliche Ersparungen an den bewilligten Baumitteln erzielt.

Bezüglich der Betriebsführung kommt nachstehendes zu erwähnen: Es verkehren vorerst 3 Züge in jeder Richtung mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde. Die Gesammtfahrzeit eines jeden Zuges beträgt 1 Stunde 50 Minuten. Das in Grafenau stationirte Dienstpersonal besteht aus 1 Betriebsleiter (Bautechniker), 1 Expedienten, 1 Lokomotivführer, 2 fahrberechtigten Heizern, 1 Hilfsheizer, 1 Maschinenhaustaglöhner und 4 Bediensteten zur gleichmässigen, abwechselungsweisen Verwendung im Stations-, Expeditions-, Kondukteur- und Bremserdienst. Die Haltestellen Zwieselau und Frauenau sind mit je 1 Wärter, jene in Klingenbrunn und Spiegelau mit Bahnagenten besetzt. Die Bahnunterhaltungsarbeiten werden im ersten Betriebsjahre von der bauführenden Sektion Zwiesel angeordnet und geleitet; künftighin obliegt diese Aufgabe dem Betriebsleiter unter Beihilfe eines Bahnaufsehers. Die Bahnbegehung wird von 3 ständigen Streckenarbeitern ausgeführt, welche auch die kleineren Reparaturen an der Bahn und das Fetten des inneren Randes der Schienenstränge in den engeren Kurven zu besorgen haben. Wie bereits oben erwähnt, waren für den Betrieb dieser Lokalbahn schwerere Lokomotiven zu beschaffen. Es sind dies 2 vierachsige Tendermaschinen neuester Konstruktion, bei welchen die 3 vorderen Achsen gekuppelt sind, während die hinteren Achse Laufachse ist. Die beiden Vorderachsen sind ohne seitliche Verschiebung gelagert, dagegen nimmt die dritte Kuppelachse durch die Vereinigung zu einem Drehgestell mit der hinteren Laufradachse an der Querverschiebung der letzteren in Kurven in umgekehrter Richtung theil. Das Gewicht der Maschine ist derart vertheilt, dass die Belastung einer Achse bei vollem Wasser- und Kohlenvorrath 11 t nicht überschreitet. Die normale Dampfspannung beträgt 12 Atmosphären Ueberdruck. Die Maschinen besitzen die Heusingersteuerung mit Schraubenverstellung, und es sind dieselben mit der Luftgegendruckbremse, der Exter'schen Gewichtsbremse, sowie mit der Einrichtung zum Betrieb der nicht automatischen Luftsaugebremse des Wagenzuges (System Hardy), ferner mit dem Latowski'schen Dampfläutewerk und dem Petri'schen Geschwindigkeitsmesser (mit dreimaliger Schaltung in der Minute) ausgerüstet. Zur Verminderung der Reibungswiderstände in den Kurven und zum Reinigen der Schienen ist an beiden Maschinen eine Vorrichtung angebracht, welche beim Vorwärts- und Rückwärtsgang Wasser vor die Räder der Endachse auf die Schienenoberfläche leitet. An Betriebsmitteln sind ferner noch vorhanden 2 zweiachsige Personenwagen II. und III. Klasse mit je 8 Sitzplätzen II. Klasse, 25 Sitzplätzen III. Klasse und je 6 Stehplätzen auf den beiden Plattformen; sodann 2 zweiachsige Personenwagen III. Klasse mit je 40 Sitzplätzen und 6 Stehplätzen auf den Plattformen; 2 Dienstwagen mit Kondukteurraum und Postabtheilung und 2 Stückgutwagen. Die vorbezeichneten Wagen sind nach dem Durchgangssystem gebaut; dieselben sind ausser mit einer Spindelbremse mit dem Hardy-Bremsapparate versehen und für Dampfheizung eingerichtet. Da an der Lokalbahn keine Perrons vorhanden sind, sondern die Planie an den Einsteigeplätzen lediglich bis zur Schienenoberkante mit Kies aufgefüllt ist, so besitzen die Wagen verlängerte, aufklappbare Trittstufen mit 0,305 m Abstand des tiefsten Punktes derselben von Schienenoberkante. Zur Beförderung von Wagenladungsgütern werden die Hauptbahnwagen benutzt. Wegen der Kurvenradien von 180 m können Fahrzeuge mit einem grösseren festen Radstande als von 4 m auf die Lokalbahn nicht übergehen; ingleichen sind mit Rücksicht auf den leichteren Oberbau Wagen ausgeschlossen, deren Bruttolast für die Achse mehr als 12 t beträgt.

Die übrigen betriebsdienstlichen Einrichtungen lehnen sich im allgemeinen an jene der früher eröffneten Lokalbahnlinien an. Hiernach findet die Abgabe der Billets, sowie die Gepäckbehandlung im oder am Zuge durch den Kondukteur statt. Billets nach ausserhalb der Lokalbahn gelegenen Stationen oder umgekehrt werden nicht ausgegeben; ebensowenig findet eine direkte Gepäck- oder Viehabfertigung statt. Hinsichtlich des Güterdienstes ist hervorzuheben, dass die mit 1. August d. J. erfolgte Einführung eines neuen, auf der Grundlage der Preussischen Einheitstaxen aufgebauten Lokalgütertarifs der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auch eine Aenderung in der Abfertigungsweise auf den Lokalbahnen mit sich brachte. Vordem bestand für den Uebergangsverkehr der letzteren ein Transittarif (Streckensatz ohne Expeditionsgebühr), welcher an die Tarifsätze der Anschlussstation einfach angestossen wurde. Da nun in den neuen Gütertarif eine je nach der Transportentfernung a b g e s t u f t e Expeditionsgebühr eingerechnet ist, so konnte ein Transittarif im früheren Sinne für die Lokalbahnen nicht mehr erstellt werden. Dies hatte zur Folge, dass die Lokalbahnstationen in den direkten Verkehr mit den sämmtlichen Bayerischen und mit den für jede einzelne Strecke in Betracht kommenden ausserbayerischen Stationen einbezogen werden mussten. Nachdem aber die Lokalbahnstationen in Rücksicht auf deren Personalbesetzung mit der Kartirung und Verrechnung der Transitsendungen nicht betraut werden wollten, so erübrigte bei der Wahl des beregten Tarifsystems nur die Verlegung der Güterabfertigung im Uebergangsverkehr jeder Lokalbahn an deren Hauptbahn-Anschlussstation. Die letztere hat nunmehr auf Grund der namens der Lokalbahnstationen ausgestellten und für dieselben eingezogenen Frachtkarten die Rechnungsstellung zu besorgen, so dass der Lokalbahn-Betriebsleitung lediglich die Verrechnung der im Binnenverkehr ihrer Linie, d. i. im Verkehre der Lokalbahnstationen unter sich und in jenem mit der Anschlussstation loco verfrachteten Sendungen verbleibt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die voraussichtlich am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangenden Bahnstrecken:

a) Rothau-Saales (16,55 km) — Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen —,
b) Freystadt Ndr./Schl. — Sagan (30,52 km),
c) Waltersdorf-Reisicht (38,46 km),
d) Radzionkau-Karf (7,12 km) — b—d Königliche Eisenbahndirektion Breslau —

sind, nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, vom Tage der Betriebseröffnung ab als V e r e i n s b a h n s t r e c k e n zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3813 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 3834 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend übereinkommengemässe Haftung für die Wagen der Poprádthalbahn (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eröffnung des Eisernen Thores am 15. September d. J.

Die solennen Feierlichkeiten, mit welchen der Beginn dieses an anderer Stelle (siehe Seite 750) näher gewürdigten Riesenwerkes begonnen wurde, haben in den Toasten bei den Banketten ihren würdigen Abschluss gefunden. Von allen Rednern wurde die grosse kulturelle Mission, welche Ungarn als Mandatar des Berliner Kongresses bezw. der Gesammtmonarchie durch die Ausführung der Regulirungsarbeiten übernommen hat, anerkannt und betont. Insbesondere hat aber der Oesterreichische Handelsminister, Marquis Bacquehem, in rückhaltloser und beredter Weise dem Verdienste Ungarns um das Zustandekommen dieser Unternehmung volle Anerkennung gezollt und die innige Theilnahme hervorgehoben, mit welcher die Regierung und Bevölkerung Oesterreichs den Beginn der Arbeiten am Eisernen Thore begrüsst haben und mit der sie auch die weiteren Fortschritte derselben begleiten und deren Vollendung willkommen heissen werden. Der Oesterreichische Handelsminister hat ferner dem sachlichen Interesse und der kollegialen Sympathie Worte geliehen, welche von den Technikern der westlichen Reichshälfte der Thätigkeit ihrer Ungarischen Berufsgenossen zugewendet werden, die der Lösung einer der grössten Aufgaben der modernen Ingenieurkunst gewidmet ist. Weiter hat aber Marquis Bacquehem die Rückwirkung dargelegt, welche die hergestellte sichere und bequeme Benutzung der längsten und wichtigsten Wasserstrasse im Gebiete der Monarchie und im Südosten Europas auf die Entwickelung des Handels und Verkehrs und die künftige Gestaltung der Handelsbeziehungen zu benachbarten befreundeten Staaten nothwendig ausüben muss. Er hat dabei mit klarem Blick in die Zukunft auf den kommenden Aufschwung der Volkswirthschaft aller Donauländer hingewiesen und schliesslich von einem höheren Gesichtspunkte aus auch der günstigen Einflüsse auf die politischen Verhältnisse des Donaugebietes Erwähnung gethan.

Eröffnungen neuer Strecken.

Oesterreichische Nordwestbahn. Nachdem bereits am 18. v. Mts. die Strecke Gr. Priesen-Loschowitz-Wernstadt (16,8 km) (siehe Nr. 68 S. 676 d. Ztg.) und am 11. d. Mts. die Zweigbahn Loschowitz-Auscha (7,7 km) dem Betriebe übergeben worden ist, sind nunmehr die gesammten Linien der Lokalbahn Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. Oktober d. J. gelangt voraussichtlich die 70,1 km lange Staatsbahnlinie Jaslo-Rzeszów mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Moderówka, Przybówka, Trysztak, Wisniowa, Dobrzechów, Strzyzów am Wislok, Czudec, Boguchwala und Rzeszów-Staroniwa zur Eröffnung. Dieselbe ist normalspurig und beginnt in der Station Jaslo der Galizischen Transversalbahn und mündet in der Station Rzeszów in die Linie Krakau-Lemberg der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Ungarische Staatsbahnen. Ende d. Mts. gelangt voraussichtlich die 119,8 km lange, einer Aktiengesellschaft gehörige und in der Station Csáktornya von der priv. Südbahn abzweigende und bei der neu angelegten Station Ukk in die Bobajánosháza-Sümeger Lokalbahn einmündende Lokalbahn Ukk-Csáktornya (Zalaer Lokalbahnen) mit den Stationen Ukk, Eötvös, Türje, Zalabér, Szöpötk, Ollár, Kisfalúd Szt-Iván, Zala-Egerszeg, Bakk, Tófej, Gutorföld, Csömödér, Rédics, Alsó-Lendva, Mura-Szerdahely, Kristóffalva und Csáktornya (Csakathurn) sowie die 1,4 km lange Seitenlinie von Kisfalúd Szt-Iván bis zur Station Szt-Iván-Zala-Egerszeg der priv. Südbahn zur Eröffnung.

Die Stationen sind für den gesammten, die beiden Halte- und Ladestellen Eötvös und Tófej für den Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichtet. Die Ausweiche Kristóffalva hingegen wird vorläufig dem Verkehr nicht übergeben.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Ferdinand Bursik, Bezirksobmann in Humpoletz, und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Deutsch-Brod nach Humpoletz auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt, ferner die dem Civilingenieur Eduard Uderski in Krakau und Genossen bereits ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Kalwarya über Myslenice, Dobczyce und Gdow nach Bochnia auf weitere 6 Monate verlängert.

Uebertragung von Lokalbahnkonzessionen.

Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht mehrere Kundmachungen des Handelsministeriums, in welchen die Uebertragung von Lokalbahnen an neue Eigenthümer genehmigt wird und zwar: a) der Konzession für die Lokalbahn von Brandeis an der Elbe über Celakovic nach Mochow seitens der Lokaleisenbahn-Gesellschaft an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft; b) der Konzession für die Lokalbahn von Nusle nach Modrzan seitens der Böhmischen Kommerzialbahnen an die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft; c) der Lokalbahn Smidar-Hochwessely seitens der Lokaleisenbahn-Gesellschaft an die Böhmischen Kommerzialbahnen. Die Kundmachung bezüglich der Lokalbahn Nusle-Modrzan (ad b) enthält u. a. folgende Bestimmungen: Der Betrieb dieser Lokalbahn wird von der Staatsverwaltung für Rechnung der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft auf Grund des abgeschlossenen Betriebsvertrages für die noch übrige Konzessionsdauer geführt, und die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Lokalbahn Nusle-Modrzan jederzeit abzulösen. Die diesbezüglichen Bedingungen sind so ziemlich analog denjenigen, welche in der kundgemachten (s. unten) Konzessionsurkunde für die Eisenbahnen von Horzan nach Mochow und von Brandeis nach Neratovic enthalten sind.

Konzession der Eisenbahnen Horzan-Mochow und Brandeis-Neratovic.

Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht die Konzessionsurkunde vom 21. Juni d. J. für die Lokomotiveisenbahnen von Horzan (Porican) nach Mochow und von Brandeis an der Elbe nach Neratovic. Diese Konzession wird der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilt, welche verpflichtet ist, auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Fortsetzung der Eisenbahn Brandeis-Neratovic zum Anschlusse an einen geeigneten, zwischen Jensovic und Berkovic gelegenen Punkt der nördlichen Staatsbahnlinie zur Ausführung zu bringen. Für die konzessionirten Eisenbahnen werden folgende Begünstigungen gewährt: Die Befreiung von Stempeln und Gebühren für alle von der Konzessionärin abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben usw., ferner für die Ausgabe der Aktien und Prioritätsobligationen, für die Einverleibung des Pfandrechtes der Prioritäten, für die Ausfertigung der Konzessionsurkunde usw., dann die Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Kuponstempelgebühr, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer bis zum 7. November 1911. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der konzessionirten Eisenbahnen sofort zu beginnen und binnen längstens anderthalb Jahren zu vollenden. Im Falle der Nichteinhaltung dieses Bautermines kann die zu erlegende Kaution als verfallen erklärt werden. Die Ziffer des Anlagekapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung. Die Konzession dauert bis Ende Januar 1965. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionirten Bahnen nach deren Inbetriebsetzung jederzeit gegen eine baare Entschädigung einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen 7 Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten 2 Jahre abgeschlagen, und sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1894 erfolgen, so wird jener Jahresbetrag, welcher zur 5 % Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagekapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Konzessionsdauer nothwendig ist, als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt. Dem Staate wird übrigens das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu 5 % für das Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontirten Kapitalwerthes der zu leistenden Zahlungen gleichkommt. Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt. Durch die vorstehenden Bestimmungen wird das der Staatsverwaltung kraft § 6 des Uebereinkommens vom 12. November 1882 eingeräumte Recht, in dem nach dem 1. Januar 1895 wann immer eintretenden Falle der Einlösung der Ungarischen Linie

durch den Staat ebenfalls die sämmtlichen Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, unter welchen dann auch die gegenwärtig konzessionirten Bahnen inbegriffen sind, gegen eine auf Grund ihrer Reinerträgnisse bemessene Jahresrente einzulösen, in keiner Weise berührt. Die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und die dazu gehörigen Konzessionsbedingnisse haben auch auf die Lokalbahn von Brandeis über Celakovic (s. vorher unter a) nach Mochow Anwendung zu finden, deren Konzession am 7. November 1881 an die Lokaleisenbahn-Gesellschaft ertheilt wurde und die jetzt mit Genehmigung der Regierung auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft übertragen wird.

Tarifermässigung für Zucker als Stückgut.

Infolge des vom Staats-Eisenbahnrathe gestellten Antrages hat der K. K. Handelsminister den Bahnverwaltungen bekannt gegeben, dass die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen die Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für den Transport von Zucker bei Aufgabe als Stückgut nachfolgende Einheitssätze in Aussicht genommen hat u. zw.

für 1—100 km 0,50 kr., } für 100 kg und 1 km
über 100 „ 0,30 „ }

einschl. Manipulationsgebühr. Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, die Gewährung womöglich gleicher Frachtermässigung für Zuckertransporte bei Aufgabe als Stückgut in Erwägung zu ziehen und den hierüber gefassten Beschluss ehestens dem Handelsminister bekannt zu geben.

Das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt.

Dasselbe hat zufolge der Mittheilung der „Zeitschr. f. E. u. D." die Gesetzentwürfe, welche dem Landtage auf Grund des in der letzten Session beschlossenen Gesetzes, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens, vorgelegt werden sollen, bereits festgestellt. Die Vorlagen beziehen sich auf die Linien Gonobitz-Pöltschach-Sauerbrunn, Wieselsburg-Stainz und Kapfenberg-Seebach. Der Landesausschuss hat den Antrag des Eisenbahnamtes, für sämmtliche Linien das Schmalspursystem zu wählen, genehmigt.

Kosten der Veränderungen an einer projektmässig ausgeführten Eisenbahn (Rechtsfall).

Eine Gemeinde verlangte von der Verwaltung der ihr Gebiet durchziehenden Eisenbahn eine Verbreiterung der ursprünglich projektmässig ausgeführten Wegübersetzung, was vom K. K. Handelsministerium mit dem Beifügen genehmigt wurde, dass die Kosten hierfür von dieser Gemeinde zu tragen sind. Dieselbe wurde vom K. K. V.-G.-H. mit ihrer dagegen erhobenen Beschwerde auf Grund des § 10 Lit. c und d des Konzessionsgesetzes mit folgender Begründung abgewiesen: a) Durch den projektmässig ausgeführten Bau einer konzessionirten Eisenbahn ist allen Interessenten gegenüber ein neuer geänderter Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat. b) Wenn von Dritten eine Aenderung angestrebt wird, welche anderweitige als die bisherigen Sicherheitsvorkehrungen und neue Arbeiten zur Folge hat, so sind die dadurch herbeigeführten Auslagen von diesem Dritten bezw. den Interessenten, nicht aber von der Eisenbahn zu tragen. c) Zu diesem Ausspruche ist das K. K. Handelsministerium als oberste Eisenbahnbehörde kompetent.

Truppenbeförderung.

Bei den jüngsten Manövern in Ungarn hat die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen eine staunenswerthe Leistung in der kleinen, nur für den gewöhnlichen Bedarf ausgerüsteten Station Székelyhid durch die rasche und pünktliche Hin- und Rückbeförderung von 35 000 Mann sammt starker Munition bewerkstelligt, indem überdies von da noch 3 Hof- und 2 Militär-Sonderzüge abgelassen wurden. Allerdings musste mit dem Aufgebot aller Kräfte auch des Nachts und zwar bei elektrischer Beleuchtung gearbeitet werden. Diese Leistung ist das besondere Verdienst des persönlich anwesend gewesenen Direktors Berényi und des Inspektors Virányi.

Die südlichsten Bahnen der Monarchie im ersten Halbjahre 1890.

Die in Istrien, Dalmatien, Bosnien und der Herzegowina gelegenen Bahnen haben im abgelaufenen Halbjahre einen beträchtlichen Aufschwung gegen das Vorjahr erfahren. Der Personenverkehr hob sich von 298 697 auf 348 791 Personen, also um 16,8 %, der Parteigutverkehr stieg von 177 452 auf 252 450 t oder um 42,3 % und der gesammte Bruttoertrag stieg von 807 351 auf 1 004 750 fl., d. i. um 24,4 %. Das Netz dieser Bahnen hat innerhalb Jahresfrist eine Erweiterung von 836 auf 849 km gleich 1,5 % erfahren, was gegenüber der vorbezifferten Steigerung kaum in Betracht kommt. Seit 1881 hat der Personenverkehr in Dalmatien um 205 % und in Istrien um 522 % zugenommen. Der Güterverkehr stieg in Dalmatien um 91 % und in Istrien um 473 %. Hierbei ist aber nicht zu übersehen, dass die Dalmatiner Bahn noch immer eine Sackgasse ist, welche durch ihre Verbindung mit dem Okkupationsgebiete einen mächtigen Aufschwung erfahren wird. In letzterem wäre aber eine ausgiebige Herabsetzung der Personentarife sehr angezeigt, denn dort werden die Bahnen jeden Tag von nur 1 105 Personen benutzt.

Fahrbegünstigung für pensionirte Eisenbahnbedienstete.

Infolge der Verwendung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten und des Entgegenkommens der meisten Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, insbesondere Sr. Excellenz des Präsidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen, v. Czedik, wurden die einschlägigen Bestimmungen des allgemeinen Fahrbegünstigungs-Uebereinkommens vom 11. November 1888 dahin erweitert, dass den pensionirten Bahnbediensteten für ihre eigene Person eine 50 % Fahrpreisermässigung auf Grund einer an der Personenkasse vorzuzeigenden Legitimation bewilligt wird. Dieselbe hat die Photographie des Betreffenden zu enthalten und wird nach einheitlichem Muster aufgelegt. Die Angehörigen der Pensionirten erhalten wie bisher diese Ermässigung nur auf besonderes Einschreiten.

Einvernehmung der Besitzer von 3 % Prioritäten der Südbahn.

Das Wiener Handelsgericht hat auf Ansuchen des Kurators der 3 % Südbahnprioritäten, Advokat Joseph Stöger, in Gemässheit des Gesetzes vom 5. Dezember 1877 eine Tagsatzung zur Einvernehmung der Besitzer der 3 % Prioritätsobligationen und zur Wahl von 3 Vertrauensmännern, sowie von 3 Ersatzmännern auf den 25. Oktober, um ½10 Uhr, angeordnet. Bei dieser Versammlung ist die Bescheinigung über den Besitz der erwähnten Prioritätsobligationen durch Erlagsscheine der in dieser Kundmachung hierfür bezeichneten Stellen des In- und Auslandes nachzuweisen.

Rückzahlung der nicht umgewandelten 5 % Schuldverschreibungen der Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Am 1. Oktober wird nach einer Kundmachung des K. K. Finanzministeriums die Baarrückzahlung jener 5 % Goldobligationen der Kaiserin Elisabeth-Westbahn erfolgen, welche bei der Umwandlung nicht präsentirt worden sind und sich daher noch im Umlaufe befinden. Die Konversion umfasste rund 42 Millionen Gulden, und der Betrag jener Obligationen, welche nicht zum Umtausche gelangt sind, wird auf 8 bis 10 Millionen Gulden geschätzt.

Reformvorschlag bezüglich der Personentarife.

In der letzten Sitzung der Lemberger Handelskammer erklärte der Delegirte der Galizischen Carl Ludwigbahn, Oberinspektor Eisner, dass die Verwaltungen der nördlich der Donau gelegenen Privatbahnen einen einheitlichen Personentarif zu schaffen bestrebt seien. Mit den vorgeschlagenen Einheitssätzen von 4, 2,5 und 1,5 kr. für das Kilometer (für die 3 Wagenklassen) ist die Kommission einverstanden unter der Bedingung der Beibehaltung des Freigewichtes und der Reduktion des Schnellzugszuschlages auf 30 %.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Silber beherrscht die finanzielle Lage in Oesterreich und wohl auch in Deutschland; die Waaren, Banknoten und Werthpapiere sind von wilden Schwankungen bedroht; viele Millionen Tonnen Getreide bilden den diesjährigen Ueberschuss unserer Landwirthschaft. Die Augustausweise der Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen (über welche wir demnächst berichten) lassen auch auf die reichen Einnahmen der übrigen Bahnen schliessen. Doch bewirkten die seither dementirten Gerüchte über die Ankunft des Russischen Ministers des Aeussern v. Giers in Paris und das über die Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide in Deutschland eine unentschiedene Haltung der Kurse; es stiegen Nordbahn (2767), Nordwestbahn (222,50), Elbethalbahn (237,25) sowie die übrigen Böhmischen Bahnen; dagegen wichen Staatsbahn (249,25) und Carl Ludwigbahn (204). Sehr starke Nachfrage erfuhren die Aktien der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft (271), welche eine Dividende von 20 fl., d. i. 10 %, vertheilt.

Die Regulirung des Eisernen Thores an der unteren Donau.

Ueber die volkswirthschaftliche Bedeutung und technischen Schwierigkeiten der der Beseitigung am Eisernen Thore harrenden Felsenmassen und zahlreichen Wasserkatarakte entnehmen wir der „N. Fr. Pr." folgende Darstellung:

Jene Flussenge, in welcher die Donau, ehe sie in mächtiger Breite sich in die Rumänische Ebene ergiesst, durch die

Berge Siebenbürgens und Serbiens gefesselt wird, mag in Zukunft etwas von dem Reize der Wildheit verlieren, im Interesse der Kultur, des wirthschaftlichen Fortschrittes muss man es freudig begrüssen, dass der grosse Strom endlich für den Weltverkehr wahrhaft frei wird. Die Monarchie löst eine alte Ehrenschuld ein. 12 Jahre sind verstrichen, seit der Berliner Vertrag die Aufgabe, die Schifffahrtshindernisse am Eisernen Thor zu beseitigen, Oesterreich-Ungarn anvertraute, und gar manche Note musste zwischen Wien und Pest gewechselt werden, ehe Ungarn sich dazu entschloss, das Regulirungswerk namens der Monarchie auf eigene Kosten zu übernehmen. An dem Tage, an welchem der grosse Tunnel auf der Höhe des Arlberges durchgeschlagen wurde, war auch das Schicksal des Eisernen Thores entschieden. Der Oesterreichische Schienenstrang eröffnete dem Ungarischen Weizen ein mächtiges Ausfallsthor nach den westlichen Märkten, und es galt als eine stillschweigende Uebereinkunft, dass dafür Ungarn die grosse Donaustrasse nach dem Osten ebne, indem es die Felsenriffe sprengt, die Schnellen und Wirbel beseitigt, welche die Fahrt für jedes Schiff zum Wagniss machen. Die Regulirung des Eisernen Thores war lange nicht populär in Ungarn, man trennte sich schwer von dem Gedanken, dass diese Klippen und Riffe einen natürlichen Schutzwall gegen den Wettbewerb des Rumänischen Getreides bilden. Es ist dies derselbe Anschauungskreis, welcher zu dem beklagenswerthen Zollkriege mit Rumänien geführt hat. Ein Vertreter Rumäniens fehlte bei der Eröffnungsfeierlichkeit. Die Strasse von Bukarest nach Wien wird frei, aber der Verkehr bleibt strengstens untersagt. Alle Künste der Technik werden entfaltet, um die Hindernisse zu beseitigen, welche die Natur der freien Bewegung, dem Austausche der Güter entgegenstellt, einige Zollsätze aber genügen, die Völker um die Frucht dieser Mühen zu bringen. Wahrlich, nie ist der Kampf zwischen den zwei Nachbarstaaten so widersinnig erschienen, wie in diesem Augenblicke. Der Ungarische Handelsminister soll sehr stolz darauf sein, dass unter seinen Auspicien das schwierige Regulirungswerk zustande kommt; vielleicht drängt sich ihm der Gedanke auf, dass das Verdienst nicht geringer sei, in die Chinesische Mauer Bresche zu legen, welche uns von Rumänien trennt. Aber auch in Bukarest sollte man die Mahnung verstehen. Für den Export Rumäniens wird die natürliche Strasse nach dem Westen eröffnet; in Ungarn hat das Rumänische Getreide stets sicheren und lohnenden Absatz gefunden, und die zweifelhaften Schöpfungen der Rumänischen Industrie vermögen dem Lande keinen Ersatz zu bieten für den Niedergang der Bodenwirthschaft. Wenn zwei Leute, die Thür an Thür wohnen, nur durch die Fenster aus- und einsteigen, um ja nicht aufeinander zu stossen, so würde man das im bürgerlichen Leben gewiss höchst lächerlich finden; soll es das Vorrecht der Völker und Staaten sein, mit dem gesunden Menschenverstande Krieg zu führen?

Welche Umwälzung, welchen Aufschwung des gesammten wirthschaftlichen Lebens vermöchte eine Aenderung der herrschenden Handelspolitik zu bewirken! Leider sind die Aussichten für eine solche Aenderung nicht eben günstig. Russland zieht die Zollschraube stets von neuem an, die Nordamerikanische Republik schwelgt im Hochschutzzoll und in der Inflation; Italien leidet empfindlich durch den Zollkrieg mit Frankreich, und Deutschland hat Mühe, die Folgen seiner letzten Schutzzollblüthe zu verwinden. Begünstigt durch Zölle und Kartelle, getördert auch noch durch enorme Bestellungen der Kriegsverwaltung, haben grosse Industrien die Preise unnatürlich emporgeschraubt und darüber den ausländischen Markt verloren. Jetzt macht sich die Ueberproduktion im Innern und das Fehlen des Exports zugleich fühlbar. Die Regulirung des Eisernen Thores stand in technischer Beziehung nahezu 3 Dezennien lang auf der Tagesordnung der fachmännischen und überhaupt der öffentlichen Diskussion. Es sind mannigfache Projekte aufgetaucht und eingehende Erhebungen der Wassertechniker gepflogen worden, bis endlich die Ungarische Regierung, nachdem ihr die Durchführung des Werkes zugefallen war, die Entscheidung treffen musste. Sie acceptirte im Wesen die Pläne, welche von einer Kommission auswärtiger Sachverständigen stammen, die seinerzeit über die Theissregulirung ein Gutachten abgegeben hatten; die Pläne erfuhren aber mehrfache Abänderungen durch den Ungarischen Ministerialrath Wallandt, der auch mit der Bauleitung betraut wurde. Eine sehr wichtige Rolle spielte dabei auch die Frage, wie die Sprengung der Felsen vorzunehmen, welche Sprengmethode und welches Sprengmaterial zu wählen sei. Die Ungarische Regierung hatte zur Lösung dieser Frage eine Offertausschreibung erlassen, welche aber resultatlos blieb, weil kein Unternehmer auf eigene Kosten und Gefahr Versuche machen wollte. Es verlautet, dass neben dem Dynamit ein neuer, in einer Ungarischen Fabrik erzeugter Sprengstoff „Gigantig" versuchsweise angewendet werden soll, und zwar nach einer Methode, die sich dem System des Oberst Lauer anschliesst, mit dem Unterschiede, dass der Sprengstoff nicht frei aufgelegt, sondern mit Einfüllung der Patronen durch eine eiserne Kappe in Aktion gesetzt wird. Zunächst sollen beim Juczkatarakt Versuche gemacht und 1 000 kg probeweise gesprengt werden. Im Dezember v. J. erliess die Ungarische Regierung eine zweite Offertausschreibung, welche die auszuführenden Bauten betraf, während es ursprünglich hiess, dass die Regierung die Sprengungen in eigener Regie werde herstellen lassen. Bei der Konkurrenz blieb der Pester Ingenieur Hajdu im Vereine mit der Braunschweiger Maschinenfabrik Lutter Ersteher, denen die Berliner Diskontogesellschaft sich als Finanzkraft zugesellte. Die Aufgabe der Unternehmer besteht darin, einerseits die Schifffahrtshindernisse zwischen Alt-Moldova und Turn-Severin zu entfernen, andererseits gewisse Bauten herzustellen, welche die Sicherung des Gerinnes und Gefälles und damit der Schiffbarkeit bezwecken.

Zur Beseitigung der Hindernisse und der durch Felsen hervorgerufenen Katarakte sind geplant: 1. die Entfernung der bei den Katarakten von Stenka, Kozla, Dojke, Izlas, Tachtalia, Jucz und auch sonst im Donaubette zerstreuten Felsen; 2. ist zur Entfernung der Stromschnellen von Greben und Jucz und zum Zwecke der Behebung der ungenügenden Stromtiefe die Einengung des erweiterten Strombettes durch Steindämme, ferner die Entfernung der Grebener Bergspitze vorzunehmen; 3. wird zur Umgehung der Katarakte beim sogen. Eisernen Thore an dem rechten (Serbischen) Ufer ein Zwischendamm und ein in den Felsen gebohrter Schifffahrtskanal gebaut. Es sollen nun einige Details in Bezug auf diese 3 Aufgaben angeführt werden. Abwärts von Moldova bildet die Felsenbank von Stenka das erste Hinderniss. Hier wird ein Kanal von 60 m Breite und 2 m Tiefe (unter dem Null-Wasserpunkte) hergestellt werden. Kleinere Felsenbänke sind auch bei Kozla und Dojke vorhanden. Es ist hier die Sprengung und Entfernung von 65 800 cbm Felsen nothwendig. Von Tachtalia bis Greben in einer Länge von etwa 3 km gefährden nur einzelne Felsenspitzen die Schifffahrt. Hier ist in der Nähe des rechten Ufers die Ausbohrung eines 2 m tiefen und 60 m breiten Kanals geplant, und es müssen 46 800 cbm Felsen gesprengt und entfernt werden. Etwa 8 km unterhalb Szviniza liegt der Juczkatarakt, welcher durch eine Gneis- und Serpentin-Felsenbank gebildet wird. Hier ist die Ausbrechung eines 2 m tiefen und 60 m breiten Kanals, und zwar in der Nähe des linken Ufers bei der Einmündung des Juczbaches durchzuführen. Die Entfernung der Felsenspitzen erfordert hier die Sprengung von 10 000 cbm. Bei Greben-Milanovac ergibt sich jetzt im Gegensatze zu allen anderen Fällen nur bei hohem Wasserstande ein Stromhinderniss. Der in das Donaubett eindringende Berg Greben drängt nämlich bei mittlerem und hohem Wasserstande das Flussbett auf 425 m zusammen, während bei kleinem Wasser der zwischen Greben und dem linken Ufer hervorstehende Felsen Krany das Bett auf 200 m zusammendrängt. Da nun oberhalb Greben die Durchschnittsbreite des Bettes 70 m, beim Berge Greben 425 m und unmittelbar unterhalb des Berges 140 m beträgt, so entsteht bei hohem Wasserstande ein solches Gefälle, dass die Schiffe in der Bergfahrt demselben nur schwer widerstehen können. Von Greben bis Viduica aber ist in einer Länge von 2 600 m bei kleinem Wasser nicht die erforderliche Tiefe vorhanden. Zur Beseitigung dieses doppelten Hindernisses wird nun geplant, den Berg Greben in einer Breite von 150 m und in einer Höhe von 2 m abzuschneiden, ferner einen Steindamm von Greben bis Milanovac zu bauen, um das Bett von etwa 500 m zu verengen. Der Damm wird eine Länge von 6,2 km erhalten und aus Steinwurf bestehen. Die Krone wird gepflastert werden. Hierzu sind 480 000 cbm Steinwurf und 68 000 qm Steinpflaster erforderlich. Auch bei Jucz-Colombina ist ein Steindamm herzustellen. Der starke Fall des Juczkataraktes ist durch die Vertiefung der Felsenbank allein nicht zu beseitigen. Zur Milderung des Falles wird die Eindämmung des Bettes auf 380 m geplant. Der Damm wird auf dem rechten Ufer bei der Einmündung des Baches Porcaska gebaut werden und eine Länge von 3,9 km besitzen; dazu sind 120 520 cbm Steinwurf und 36 800 qm Pflastersteine erforderlich.

Der Schifffahrtskanal beim Eisernen Thor wird eine Tiefe von 2 m, eine Breite von 80 m und eine Länge von 2 km erhalten. Dabei ist die Erbauung eines starken Dammes vorzunehmen. Hier sind 46 000 cbm Felsen zu sprengen und zu entfernen. Der Unternehmer hat sich verpflichtet, im Jahre 1890 mindestens 10 % der Arbeiten zu bewerkstelligen, in den Jahren 1891 bis 1894 je 20 % und im Jahre 1895 sämmtliche noch rückständige Arbeiten zu leisten. Die gesammten Kosten des Regulirungswerkes sind einschliesslich der Interkalarzinsen mit 9 Millionen Gulden präliminirt worden. In Gemässheit des Londoner Vertrages vom 13. März 1871, sowie des Berliner Vertrages vom Jahre 1878 ist Oesterreich-Ungarn provisorisch das Recht eingeräumt, zur Deckung der Kosten der Arbeiten Schifffahrtstaxen einzuheben. Dieses provisorische Gebühren-Einhebungsrecht wurde, nachdem die Ungarische Regierung die Durchführung der Arbeiten übernommen hatte, in Gemässheit einer Vereinbarung mit der Oesterreichischen Regierung

auf die Ungarische Staatsverwaltung übertragen. Der Ungarische Handelsminister ist sodann ermächtigt worden, die Höhe der von den Handelsschiffen bezw. dem Schifffahrtsverkehre einzuhebenden provisorischen Schifffahrtstaxen, sowie den Zeitpunkt des Beginnes und die Modalitäten der Einhebung im Einvernehmen mit dem Finanzminister festzustellen und zu regeln. In dieser Richtung ist bisher noch nichts geschehen. Bei der Verwirklichung des Regulirungswerkes muss wohl auch eines Mannes gedacht werden, welcher vor nahezu 30 Jahren die Initiative zur Inangriffnahme der Regulirung ergriffen hat. Es war dies Herr Emil Samson, der zu Beginn der 60er Jahre ein Konsortium bildete, welches sich die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse auf der unteren Donau zur Aufgabe stellte. Zu diesem Konsortium gehörten auch der Minister Trefort und der damalige Direktor der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, Herr v. Cassian. Mit grossen Geldopfern wurde der erste Wasserbauingenieur der Welt, Mr. Mc. Alpine, aus Newyork nach Oesterreich berufen. Derselbe studirte mit 2 Ingenieurkorps die Katarakte an Ort und Stelle und liess auf Grund dieser Studien die Pläne für die Sprengungsarbeiten anfertigen. Samson war es gelungen, Serbien und Rumänien für das Projekt zu interessiren, allein der leidende Zustand Samson's gestattete es ihm nicht, das grosse Unternehmen weiter zu fördern. Nachdem die übrigen Konsorten durch ihre Berufsgeschäfte verhindert waren, der Durchführung des grossen Planes die erforderliche Zeit zu widmen, bewog Herr Samson die Konsorten, seinem Antrage beizustimmen, die sämmtlichen Pläne und Kostenvoranschläge, das Resultat jahrelanger Mühen und Arbeit, der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung zum Geschenk zu machen, wofür dem Konsortium ein warmes Dankschreiben des Grafen Andrassy zu Theil wurde. Seit 15 Jahren ruht der Mann im Grabe; es war ihm nicht beschieden, die Durchführung einer seiner Lieblingsideen zu erleben.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Eisenbahn-Bauinspektor Domschke, bisher in Fulda, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Frankfurt a. M. und der Eisenbahn-Maschineninspektor Kirchhoff, bisher in Frankfurt a. M., als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Fulda. Der Königliche Regierungs-Baumeister Hin in Coblenz ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst ernannt worden. Den bisherigen Königlichen Regierungs-Baumeistern Michael Schiller in Zerbst (Anhalt) und Tietzen in Cüstrin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Reichseisenbahnen.

Der bisherige Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Baurath Ottmann ist zum Eisenbahn-Betriebsdirektor ernannt und demselben die Verwaltung des Betriebs-Direktionsbezirkes in Kolmar übertragen worden. Ferner wurde der bisherige Eisenbahn-Baumeister Karl Kaeser zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt und demselben die Vertretung des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Kaiserlichen Generaldirektion in Strassburg übertragen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Binnenverkehr im Direktionsbezirke Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird die Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Freystadt Ndr. Schl.-Sagan mit den Haltestellen Nieder-Herwigsdorf, Hirschfeldau und Küpper, sowie dem Haltepunkte Mittel-Herwigsdorf dem öffentlichen Verkehr übergeben. Von diesen Verkehrsstellen werden Nieder-Herwigsdorf und Hirschfeldau für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, Küpper dagegen nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet. Auf dem Haltepunkte Mittel-Herwigsdorf werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen und abgesetzt. Dem Personenverkehr dienen die in dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen, demnächst auf allen Stationen aushängenden neuen Winterfahrplane angegebenen Züge und gelangen nur Fahrkarten II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der vorgenannten Verkehrsstellen geeignet.

Ferner wird am 1. Oktober d. J. die Bahnlinie untergeordneter Bedeutung Waltersdorf-Reisicht mit den Stationen Primkenau und Kotzenau und den Haltestellen Wolfersdorf, Persel und Dohna für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Der Personen- und der gesammte übrige Verkehr kommt später zur Einführung. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der vorbezeichneten Verkehrsstellen geeignet.

Ausserdem wird am 1. Oktober d. J. die Neubaustrecke Radzionkau-Karf dem Betriebe übergeben. Neue Verkehrsstellen sind an dieser Strecke nicht gelegen, dieselbe stellt vielmehr lediglich eine anderweite Verbindung zwischen Tarnowitz und Beuthen O. S. E. über Naklo-Radzionkau-Karf dar an Stelle der bisherigen direkten Verbindung Tarnowitz-Karf-Beuthen O. S. E., von welch letzterer die Strecke Karf-Tarnowitz zum Abbruch kommt.

Die Frachtsätze bezw. Entfernungen für den Binnenverkehr sind in dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden neuen Gütertarife für den Binnenverkehr nebst Anhang bezw. in dem zu ersterem gehörigen, in einem besonderen Hefte herausgegebenen Kilometerzeiger enthalten, welcher zugleich der Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zu Grunde gelegt wird. Wie bereits in unserer Bekanntmachung vom 14. August d. J. erwähnt, wird durch das vorbezeichnete neue Tarifmaterial der bisherige Lokal-Gütertarif vom 1. Oktober 1888 nebst Anhang und zugehörigen Nachträgen aufgehoben mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für Sosnowice W. W. E., welche bis zum Inkrafttreten des in Aussicht stehenden besonderen, den Gesammtverkehr mit Sosnowice W. W. E. umfassenden Tarifs in Kraft bleiben. Ausser den in der vorbezeichneten Bekanntmachung erwähnten Aenderungen etc. enthält der neue Binnentarif noch einen Tarif für die diesseitigen Güter-Nebenstellen, eine Ergänzung des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II durch Aufnahme von Sätzen für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Breslau-Stettin und Glogau-Sagan einerseits und Breslau-Oderhafen und Pöpelwitz (Umschlag) andererseits, soweit solche Frachtsätze bisher nicht bestanden, ferner eine Ergänzung des Ausnahmetarifs für Giesserei-Roheisen durch Aufnahme der Stationen Primkenau und Kotzenau als Empfangsstationen, und endlich des Ausnahmetarifs für Staubkalk (Kalkasche) durch Einbeziehung von Bradegrube als Versandstation. Das Verzeichniss der dem Ausnahmetarife für Eisenerze etc. sowie dasjenige der dem Ausnahmetarife für bestimmte Düngemittel etc. angehörenden Güter hat hinsichtlich der Artikel „Konverterschlacken“ bezw. „Thomasschlacke“ eine Ergänzung erfahren. Die Frachtsätze für Steinkohlen etc. sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrage IV zum Steinkohlen- etc. Ausnahmetarife für den Binnenverkehr zu ersehen.

Abdrücke des Gütertarifs für den Binnenverkehr, des zugehörigen Kilometerzeigers und des Anhanges zum Tarif können zum Preise von 1,07 ℳ bezw. 1,45 ℳ und 0,29 ℳ für das Stück, Abdrücke des Nachtrages IV zum Steinkohlen- etc. Binnentarif unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 20. September 1890. (2098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Neubaustrecke Wissen-Morsbach und Herausgabe des Nachtrags I zum Lokalgütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch.) Am 1. Oktober d. J. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (rechtsrh.) hierselbst unterstellte Neubaustrecke Wissen-Morsbach mit den für den Personen- und Gepäck-, sowie Eil- und Frachtgutverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Wisserhof, Volperhausen und Morsbach bei Wissen dem öffentlichen Verkehr nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben und ferner die letztgenannte Station für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden.

Die für die neuen Stationen mit dem Eröffnungstage zur Einführung kommenden Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze sind am Fahrkartenschalter derselben zu erfahren.

Den Tarifkilometerzeiger bezw. die Frachtsätze für den Güterverkehr dieser Stationen unter einander sowie zwischen denselben einerseits und unsern übrigen Stationen andererseits enthält der am 1. Oktober d. J. zum Gütertarif (Theil II) vom 1. April d. J. für den Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks erscheinende — bei den Güterabfertigungsstellen und in unserm hiesigen Geschäftslokale erhältliche — Nachtrag I, in welchen ausserdem noch Aenderungen und Ergänzungen der besondern Tarifvorschriften und der besondern Bestimmungen unter II B 4 bezw. II D I und II D II des vorbezeichneten Tarifs, ferner anderweite Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifs N für den Versand von Frachtstückgütern zur überseeischen Ausfuhr, sowie Druckfehlerberichtigungen aufgenommen sind.

Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Kraft.

Der gedachte Tarifkilometerzeiger ist auch für die im übrigen auf Grund des betreffenden Tarifs vom 1. Juli 1888 erfolgende Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren maassgebend; eine Abfertigung von Fahrzeugen findet auf den genannten neuen Stationen jedoch nur insoweit statt, als auf den letzteren die dafür erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind.

Köln, den 22. September 1890. (2099)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

---

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. werden die Haltepunkte Deutsch-Nettkow (zwischen Rothenburg a/O. und Rädnitz) und Egerfeld (zwischen Rybnik und Czerwionka) für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

In Deutsch-Nettkow werden die zur Personenbeförderung bestimmten fahrplanmässigen Züge regelmässig, in Egerfeld nur im Bedarfsfalle anhalten.

Breslau, den 24. September 1890. (2100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird der zwischen den Stationen Lutter und Schmalnau der Strecke Fulda-Gersfeld gelegene Haltepunkt Ried für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Frankfurt a/M., den 22. Sept. 1890. (2101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisern - Siegener Eisenbahn. Am 1. Oktober 1890 wird die Station Eintracht für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Am gleichen Tage tritt zu dem Lokal-Gütertarife vom 1. Oktober 1888 der Nachtrag I, Entfernungen und Frachtsätze für Station Eintracht enthaltend, in Kraft. Der Nachtrag wird auf unseren Stationen kostenfrei abgegeben.

Siegen, den 25. September 1890. (2102)
Die Direktion
der Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

3. Schliessung des Lehrter Personenbahnhofes in Spandau.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird der **Lehrter Personenbahnhof** in Spandau geschlossen. Sämmtliche Personenzüge — sowohl der Stendaler als auch der Wittenberger Linie — sowie die Berliner Lokal- und Vorortzüge werden von dem genannten Tage ab nur noch auf dem zum gemeinschaftlichen Personenbahnhofe eingerichteten, der Betriebsleitung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstehenden **Hamburger Bahnhofe** abgefertigt. Die Verausgabung der Fahrkarten, die Abfertigung bezw. Aushändigung des Reisegepäcks erfolgt vom genannten Tage an ausschliesslich auf dem zuletzt bezeichneten Bahnhofe.

Ebenso findet vom 1. Oktober ab die Abfertigung des von Spandau abzusendenden und des daselbst auszuliefernden Eilgutes, ferner der eilgutmässig zu befördernden Frachtgüter, sowie aller auf Transportscheine oder auf Grund rother Frachtbriefe zur Beförderung gelangenden Leichen, Fahrzeuge und lebenden Thiere nur noch auf dem Hamburger Bahnhofe statt.

In den bestehenden Fahrgeld- und Frachtsätzen tritt bis auf weiteres eine Aenderung nicht ein. (2103)

Magdeburg, den 22. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona.

---

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der infolge Hochwassers eingestellte Verkehr ist nunmehr auf allen unterbrochen gewesenen Strecken wieder aufgenommen worden.

Die zuletzt behobenen Verkehrsunterbrechungen haben gedauert:

In der Bodensee-Trajektstrecke Bregenz-Konstanz vom 4. bis 14. September;
auf der Elbeschleppbahn Bodenbach-Rosavic vom 4. bis 15. September;
zwischen Lautrach und St. Margrethen vom 30. August bis 16. September und
zwischen Budweis und Frauenberg vom 3. bis 17. September 1890.

Wien, am 19. September 1890. (2104)

---

5. Güterverkehr.

Lokal-Güterverkehr für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M., sowie Staatsbahnverkehr Frankfurt am Main-Köln (rechtsrh.). Mit Gültigkeit vom 26. September d. J. ab sind die Stationen Dehrn und Steeden der Kerkerbachbahn für die oben bezeichneten Verkehre in die Ausnahmetarife für bestimmte geringwerthige Düngemittel und sonstige Rohstoffe aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2105)

Frankfurt a/M., den 22. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc. - Altona. Am 1. Oktober d. J. werden die auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn:

Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten,

sowie die neu eröffneten Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch):

Wisserhof, Volperhausen und Morsbach bei Wissen

in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Mit dem gleichen Tage treten die im Heft 2 des Deutsch-Niederländischen Verbands-Gütertarifs vom 15. August 1887 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Goch und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn im Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Altona ausser Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 21. September 1890. (2106)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Oberhessen. Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn sowie den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn und Birten, Hassum, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits unter Aufhebung des bezüglichen Gütertarifs vom 1. September 1887 nebst Nachträgen in Kraft.

Soweit Erhöhungen eintreten — im Verkehr zwischen den Stationen Courl und Grossenlüder — bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 12. November d. J. in Gültigkeit.

Für die Berechnung der Transportpreise, des Frachtzuschlags und der Lieferfrist bei der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommen die in dem neuen Gütertarife enthaltenen Kilometerentfernungen vom 1. Oktober d. J. ab ebenfalls zur Anwendung.

Der Tarif ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,60 ℳ zu haben.

Köln, den 20. September 1890. (2107)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

An Stelle der im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin und in den Nachträgen zu demselben befindlichen Entfernungen für die Stationen Armadebrunn, Modlau und Reisicht des Bezirks Berlin treten anderweite, zumeist ermässigte, in den zum 1. Oktober 1890 zur Ausgabe gelangenden Nachtrag X aufgenommene Entfernungen sowie auch einige Schnittfrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. von demselben Tage ab in Kraft.

Bromberg, den 20. September 1890. (2108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Italienischer Verband. Zu dem laut Bekanntmachung vom 26. Januar 1889 herausgegebenen Auszug aus dem Deutsch-Italienischen Gütertarif vom 1. August 1888 für metallurgische Erzeugnisse ist ein Nachtrag II mit Gültigkeit vom 1. August d. J. erschienen.

Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 0,40 ℳ bezogen werden. (2109)

Strassburg, den 17. September 1890.
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Gotthardverkehr.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Oktober l. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits ein neues Tarifheft Theil II Nr. 8, Frachtsätze für Roheisen und die sonstigen Güter des Spezialtarifs III enthaltend, in Kraft. (Verkaufspreis 0,30 *M.*) Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. März 1889 mit Ausnahme der Frachtsätze für die in den Direktiosbezirk Elberfeld übergegangenen Stationen Amalienhütte, Carlshütte, Feudingen, Friedrichshütte, Laasphe, Ludwigshütte, Sarnau, Wilhelmshütte (Lahn), welche bis auf weiteres in Kraft bleiben, aufgehoben.

Köln, den 20. September 1890. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-Erfurt. Die dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt angehörenden Haltestellen Emleben, Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück werden mit dem 1. Oktober d. J. und Gross-Zschocher mit dem Tage der Betriebseröffnung in den direkten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die zur Erhebung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 21. September 1890. (2111)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Grossenstein i. S.-A. in den Tarif für den genannten Güterverkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. (2112)

Dresden, am 18. September 1890.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 1. Oktober 1890 an gültige Nachtrag 15 herausgegeben, welcher Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der früheren Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Bahn, sowie Ergänzungen einiger Ausnahmetarife enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. (2113)

Hannover, den 17. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld-Breslau. Am 1. Oktober d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen aufgehoben wird mit Ausnahme der Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr:

1. der Station Düsseldorf B. M., Gerresheim Rh., Grafenberg und Rath B. M., welche bis zur Eröffnung der neuen Bahnhofsanlagen bei Düsseldorf,
2. der Station Sosnowice (W. W. E.), welche bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifs für diese Station noch in Kraft bleiben.

Der neue Tarif enthält neben einigen geringen Frachterhöhungen zum Theil nicht unbedeutende Frachtermässigungen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. November d. J. ab.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau, sowie auf den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren. Bei letzteren bezw. bei den betreffenden Stationskassen sind Abdrücke des neuen Tarifs zum Preise von 2,53 *M.* das Stück zu haben.

Breslau, den 23. September 1890. (2114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die auf Grund des neuen Westdeutschen Verbands-Gütertarifs seit dem 1. d. Mts. in Kraft getretenen direkten Frachtsätze im Verkehr nach und von Aschaffenburg (Hessische Ludwigsbahn) finden auch Anwendung für die Gütersendungen, welche im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande nach und von Aschaffenburg (Bayerische Staatsbahn), laut der bisher bestehenden Vorschriften, abgefertigt werden können.

Insoweit die Frachtsätze im Verkehr zwischen Derneburg, Oldenbüttel, Othfresen, Ringelheim, Stubben und Elsfleth einerseits und Aschaffenburg andererseits Erhöhungen erfahren, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Hannover, den 21. September 1890. (2115)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die Stationen der Neubaustrecken Dülken-Brüggen und Euskirchen-Münstereifel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und zwar: Burgwaldniel, Amern und Brüggen bezw. Stotzheim, Arloff, Iversheim und Münstereifel in die Staatsbahn-Verkehre Köln (linksrheinisch)-Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt und anschliessende Privatbahnen, -Frankfurt am Main, -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 27. September 1890. (2116)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrhein.) vom 1. Januar 1888 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag XVI in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen zu II. D. a. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen usw.;

II. Ergänzung zu II. D. b. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen;

III. Entfernungen für die Stationen Amern, Arloff, Brüggen, Burgwaldniel, Iversheim, Münstereifel, Nievenheim und Stotzheim.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 27. September 1890. (2117)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember l. J. ist für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, ab Westschweizerischen Stationen nach Waldshut transit (mit Bestimmung nach Immendingen und weiter, sowie Stockach und weiter) ein provisorischer Ausnahmetarif erschienen.

Derselbe kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. September 1890.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion (2118)
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auch im Verkehre zwischen Waldshut und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) gültige Ausnahmetarif Nr. 21 der Nordostbahn für Milchtransporte im Abonnement ist in neuer, veränderter Ausgabe erschienen.

Der die letztere enthaltende VII. Nachtrag zum internen Gütertarife der Schweizerischen Nordostbahn kann von unserem Tarifbüreau, sowie von jenem der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich bezogen werden. (2119)

Karlsruhe, den 23. September 1890.
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Oktober d. J. erscheint ein Nachtrag IX zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Derselbe enthält insbesondere: Bestimmungen über die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern von und nach den in den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin und Breslau eröffneten Güternebenstellen; Entfernungen für die in den Verkehr einbezogene Haltestelle Tarnau sowie für die Stationen der Neubaustrecken Freystadt Ndr.-Schl.-Sagan, Waltersdorf-Reisicht und Glatz-Rückers-Reinerz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau; Entfernungen für die Stationen der demnächst zur Eröffnung kommenden Neubaustrecken Striegau-Bolkenhain, Reichenbach-Ober-Langenbielau und Reppen-Zielenzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin; abgekürzte Entfernungen für mehrere Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau; um einige Kilometer erhöhte Entfernungen für mehrere Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau infolge Ausserbetriebsetzung der Strecke Tarnowitz-Karf; Aenderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, welche zum Theil schon früher veröffentlicht worden sind.

Der Ausnahmetarif 16 für Stärke etc. nach Stettin trans. seewärts ist auf einheitlicher Grundlage neu geregelt und durch Aufnahme sämmtlicher Stärke-Versandstationen ergänzt worden; für einzelne Stationen treten hierdurch erhebliche Ermässigungen ein. Soweit der Nachtrag Erhöhungen enthält, gelten dieselben erst vom 15. November d. J. ab. Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,47 *M.* zu haben. (2120)

Breslau, den 23. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Petroleumverkehr von Odessa und Soljanaja Pristan nach Deutschland. Mit dem 10. November d. J. treten die Spezialtarife für den Transport von Mineralölen als: Kerosin, rohem Naphta, Naphtarückständen und Destillat von

den Stationen Odessa-Naliwnaja, Odessa-Port und Odessa-Tawarnaja sowie von Soljanaja Pristan der Grjasi-Zarizyner Eisenbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau sowie nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen via Podwoloczyska bezw. Orel-Kursk-Kiew-Radziwilow vom 1. Dezember 1887 ausser Kraft und werden von dem gedachten Tage ab vorkommende Transporte im gebrochenen Verkehr auf Grund der Lokaltarife der betheiligten Bahnen befördert.

Breslau, den 25. September 1890. (2121)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Am 1. Oktober 1890 wird der Nachtrag VI zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau herausgegeben; derselbe enthält:

1. Eine Aenderung der Bestimmung der Kontrolvorschriften über die Anwendung der Ausfuhrfrachtsätze.
2. Aenderung der Stationsnamen Gutowo in Kleparz, Zöllnig in Gross-Zöllnig und Freystadt in Freystadt Ndr.-Schl.
3. Abfertigunsbefugnisse für Langfuhr und Alt-Jablonken.
4. Aufnahme von Sehlen des Direktionsbezirks Bromberg und den Stationen des Direktionsbezirks Breslau: Nieder-Herwigsdorf und Hirschfeldau der Neubaustrecke Freystadt Ndr.-Schl.-Sagan zum 1. Oktober d. J., Küpper derselben Strecke zu einem späteren Termin für den Gesammtverkehr, Primkenau, Wolfersdorf, Persel, Kotzenau und Dohna der Neubaustrecke Waltersdorf-Reisicht zum 1. Oktober 1890; Alt-Heide, Nieder-Altwilmsdorf und Rückers-Reinerz der Neubaustrecke Glatz-Rückers-Reinerz mit dem Tage der Betriebseröffnung und Tarnau.
5. Aenderung der Entfernungen im Verkehre mit mehreren Stationen des Direktionsbezirks Breslau.
6. Ergänzungen der Ausnahmetarife für Getreide und Holz durch Aufnahme der einbezogenen Stationen.
7. Verlängerung des Ausnahmetarifs 7 C für Eisen, zur Ausfuhr, bis auf weiteres.
8. Neue Ausnahmetarifsätze für Flachs nach Myslowitz vom 1. Juli d. J. ab.
9. Aufhebung der Ausnahmetarife 10 und 15 für Heede und Werg im Verkehr von Braunsberg bezw. für Frischfeuer-Schlacken von Landsberg a. W.
10. Neuer Ausnahmetarif für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke usw. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach den Hafenstationen Danzig, Neufahrwasser und Königsberg i. Pr. zur überseeischen Ausfuhr.
11. Einbeziehung von Pakosch als Versandstation in den Ausnahmetarif 19, für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.
12. Aufhebung des Ausnahmetarifs 20 für Torfstreu und Torfmüll.
13. Berichtigung des Kilometerzeigers.

Die unter 4. bezüglich der Aufnahme von Tarnau, 5. betreffs der Erhöhungen mehrerer Entfernungen von 1 bis 3 km, 7., 8., 9. und 11. aufgeführten Tarifänderungen bezw. -Ergänzungen sind bereits früher durch besonders erlassene Bekanntmachungen veröffentlicht worden.

Die Gültigkeitsdauer des unter 12. bezeichneten Ausnahmetarifs für Torfstreu und Torfmüll war bis Ende August d. J. festgesetzt.

Druckstücke des Nachtrags V sind durch Vermittelung unserer Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 0,50 ℳ zu beziehen.

Bromberg, den 15. Sept. 1890. (2122)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag XI, zum Gütertarif Köln (linksrh.)-Breslau der Nachtrag VI, zum Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1885 der Nachtrag X in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen:
1. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
2. des Kilometerzeigers,
3. der Ausnahmetarife

und sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen und durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen der betheiligten Verwaltungen.

Der Nachtrag XI zum Tarif Köln (rechtsrh.)-Breslau enthält ausserdem noch einen Ausnahmetarif für Stärke zur überseeischen Ausfuhr über Emden, Norden und Papenburg.

Der Nachtrag X zum Tarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1885 gilt nur noch für die in den neuen Tarif vom 1. Oktober 1890 für die gleichen Bezirke nicht aufgenommenen Stationen Düsseldorf B. M., Gerresheim Rh., Grafenberg und Rath B. M. des Bezirks Elberfeld und für Sosnowice (W. W. E.).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags XI zum Tarif Köln (rechtsrh.)-Breslau sind für 0,30 ℳ, des Nachtrags VI zum Tarif Köln (linksrh.)-Breslau für 0,32 ℳ bei den Stationskassen käuflich und solche des Nachtrags X zum Tarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1885 unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. September 1890. (2123)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1890 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält u. a. bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der Besonderen Tarifvorschriften, der Besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, ferner direkte Kilometerentfernungen für die Haltestelle Holsteinische Schweiz des Direktionsbezirks Altona, direkte Kilometerentfernungen für die am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung kommenden Verkehrsstellen Dohna, Hirschfeldau, Kotzenau, Küpper, Nieder-Herwigsdorf, Persel, Primkenau und Wolfersdorf des Direktionsbezirks Breslau, direkte Kilometerentfernungen für die bereits früher dem öffentlichen Verkehr übergebenen Verkehrsstellen Tarnau und Zabikowo desselben Bezirks, anderweite ermässigte Kilometerentfernungen für die Station Gross-Gorzütz desselben Bezirks und direkte Kilometerentfernungen für die Verkehrsstellen Alt-Heide, Nieder-Altwilmsdorf und Rückers-Reinerz desselben Bezirks — letztere gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Glatz-Rückers —, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II E, Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Sofern Erhöhungen der z. Z. bestehenden Frachtsätze eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. November d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,30 ℳ für das Stück bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben. (2124)

Altona, den 23. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Von Sicrenz im Elsass nach München Ostbhf. transit (für Oesterreich) wird für Holzwaaren, wie im Spezialtarif II der allgemeinen Güterklassifikation genannt, in Ladungen von 10 000 kg auf einem Wagen der Frachtsatz von 1,26 ℳ für 100 kg angewendet. (2125)

München, den 21. September 1890.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Für Wollsendungen aus Südfrankreich in Wagenladungen von 5 000 kg treten am 12. Oktober l. J. ermässigte Frachtsätze von Genf transit nach Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Wilkau, Gera, (S. St. B.), Zeitz (S. St. B.) und Zwickau in Kraft, über deren Höhe die vorgenannten Güterexpeditionen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 23. September 1890. (2126)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Vom 15. Oktober 1890 ab findet eine direkte Abfertigung von Wagenladungen (Eil- und Frachtgut) nach und von der Station Amsterdam-Petroleumhafen der Holländischen Eisenbahngesellschaft zu den Frachtsätzen für Amsterdam zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 0,17 ℳ für 1 000 kg statt.

Dresden, am 23. September 1890. (2127)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zu den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen sowie -Magdeburg vom 1. April 1889 treten am 1. Oktober d. J. Nachträge (Nr. 6 bezw. 8) in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Entfernungen für die neueröffneten Stationen der Strecken Dülken-Brüggen und Euskirchen-Münstereifel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch bezogen werden können.

Köln, den 27. September 1890. (2128)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits. Nachtrag III zum Tarif — Theil I. Am 1. November l. J. tritt der Nachtrag III zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarif Theil I d. d. 1. August 1888 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, Anlage D und E zu § 48 des Betriebsreglements, allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, gelten diese ab 15. November l. J.

Exemplare dieses Nachtrags werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 23. September 1890. (2129)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Korneuburg	1,37 M.
Wien-Kaibahnhof	1,45 „
Wien D. U. Bhf. der K. F. N. B. transit	1,45 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Korneuburg	1,32 „
Wien-Kaibahnhof	1,40 „
Wien D. U. Bhf. der K. F. N. B. transit	1,40 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Korneuburg	1,73 „
Wien-Kaibahnhof	1,81 „
Wien D. U. Bhf. der K. F. N. B. transit	1,81 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 23. September 1890. (2130)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Mehl und Mahlprodukte,
b) Kleie
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von
Budapest St. E. G.
„ Jozsefváros
„ Donauuferbhf.
„ Kommunal-Lagerhäuser
„ Kelenföld
„ Lipótváros

bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Nach	a)	b)
Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungspl.	a) und b) 2,11 M.	
Schönpriesen-Umschlag	a) und b) 2,06 M.	
Dresden-Elbkai	2,46 M.	2,39 M.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. September 1890. (2131)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Am 1. Oktober 1890 gelangt die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Der bezügliche Lokaltarif ist zum Preise von 25 ₰ das Stück bei unseren Stationen zu haben.

Siegen, den 25. September 1890. (2132)
Die Direktion
der Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Bei der am 12. d. Mts. in Gegenwart eines Beamten des hiesigen Herzoglichen Amtsgerichts und einer Kommission unseres Verwaltungsrathes erfolgten ersten Ausloosung der Werrabahn-Prioritätsobligationen I. und II. Emission behufs deren Tilgung sind folgende Nummern gezogen worden und zwar

I. Emission (vom 1. Januar 1884)
12 Stück Lit. A à 1500 M.
Nr. 41 280 327 504 803 1033 1714 1775 1858 2081 2270 2299.
24 Stück Lit. B à 600 M.
Nr. 2 154 227 351 437 472 605 1043 1622 1748 1833 1922 2034 2183 2588 3079 3240 3242 3875 3882 3962 4435 4594 4655.
46 Stück Lit. C à 300 M.
Nr. 267 338 650 689 751 758 919 932 959 1033 1058 1142 1198 1453 1481 1512 1668 1723 1777 2874 3267 3346 3430 3524 3657 4042 4049 4316 4432 4556 4829 4865 5105 5464 6414 6425 6825 6990 7203 7284 8494 9198 9311 9320 9362 9378.

II. Emission (vom 1. Januar 1886)
2 Stück Lit. A à 1500 M.
Nr. 3057 3322.
3 Stück Lit. B. à 600 M.
Nr. 5858 5892 5931.
7 Stück Lit. C à 300 M.
Nr. 10157 10167 10250 10581 10633 10839 11302.

Die Rückzahlung des Nennwerths dieser Obligationen findet vom 31. Dezember d. J. an statt, mit welchem Zeitpunkt ihre Verzinsung aufhört:

bei unserer Hauptkasse hier, bei unseren sämmtlichen Billetexpeditionen nach vorheriger Anmeldung) durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a. M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a. M.

gegen Rückgabe der Obligationen und der Zinsabschnitte 15—20 der I. Emission und der Zinsabschnitte 11—20 der II. Emission.

Der Betrag etwa fehlender Zinsabschnitte wird am Kapitalbetrage gekürzt.

Meiningen, den 23. September 1890. (2133)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.
Kirn.

7. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen für

1. eine Strassenunterführung im Bahnhofe Ludwigshafen,
2. die Unterführung der Mundenheimer Strasse in Ludwigshafen,
3. einen Fusssteg im Bahnhofe Speyer,
4. „ „ bei Marnheim,
5. das Dach zum Lokomotivschuppen im neuen Güterbahnhofe zu Neustadt

soll im Wege allgemeinen Angebotes vergeben werden.

Das Gesammtgewicht dieser Objekte beträgt an:
a) Schmied- und Walzeisen ca. 206,5 t,
b) Gusseisen ca. 25 t,
c) Stahl ca. 0,6 t;

ausserdem sind erforderlich ca. 142 qm verzinktes Trägerwellblech.

Bedingnisshefte und Pläne liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Bestellung gegen Erstattung von 5 *M.* abgegeben.

Die Angebote, in Mark pro Tonne und nach obigen Materialgattungen getrennt gestellt, sind an unsere Adresse mit der Aufschrift:

„Angebot für Lieferung und Aufstellung von Eisenkonstruktionen"

bis spätestens 10. Oktober d. J. Abends 7 Uhr einzureichen. (2134)

Ludwigshafen a/Rh., d. 20. Sept. 1890.

Die Direktion.
von Lavale.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

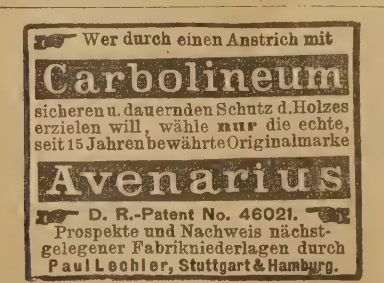
Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die diesseitige Bahnhofswirthschaft zu Leipzig — Eilenburger Bahnhof — soll vom 1. Januar 1891 ab neu verpachtet werden.

Die Bedingungen nebst Vertragsbestimmungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von dem Büreauvorstand hierselbst bezogen werden.

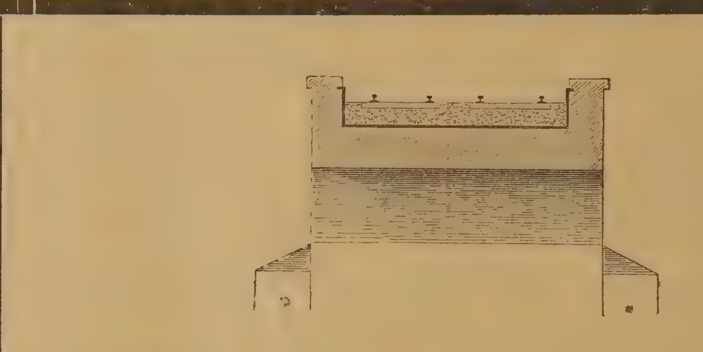
Angebote sind unter genauer Beachtung der Bedingungen bis zum 20. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr an uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen. (2135)

Halle a/S., den 17. September 1890.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.



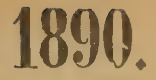




Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Warsteiner Gruben- und Hüttenwerke, ferner eine Preis-Liste der Cigarren-Fabrikate von B. Martens & Co. in Bremen und (mit Ausnahme der Postexemplare) ein Preis-Verzeichniss der holländischen Cigarren- und Tabak-Fabrik von Joh. Kirking in Orsoy am Niederrhein bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 77.


1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Oktober 1890.

Inhalt:

Verwendung transportabler Fernsprechapparate im Eisenbahndienste.

So grosse Verbreitung der Fernsprecher in letzterer Zeit im Privatverkehre gefunden hat, und heute als unerlässliches Korrespondenzmittel für jeden Geschäftsmann betrachtet werden kann, so verhältnissmässig langsam erobert es sich ein weiteres Feld im Eisenbahndienste, da meist unberechtigte Vorurtheile gegen dasselbe bestehen, und dessen rasche Entwickelung auf diesem Gebiete hindern.*)

Um so erfreulicher mag die Thatsache konstatirt werden, dass bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit diesen Vorurtheilen gebrochen wurde, und in richtiger Erkenntniss der vielen Vortheile, welche die Fernsprecheinrichtungen bieten, der Pflege derselben die wünschenswerthe Aufmerksamkeit gezollt wird.

Einen besonders schätzenswerthen Fortschritt in dieser Richtung bilden die, vom Chef des Telegraphenwesens dieser Bahnanstalt, Herrn Oberinspektor Franz Gattinger, konstruirten und eben dortselbst verwendeten transportablen Fernsprecher, welche es ermöglichen, in einem Zeitraum von längstens 2 bis 3 Minuten von einem beliebigen Punkte der offenen Strecke mit der Nachbarstation in Korrespondenz zu treten, ohne auf der hierzu mitbenutzten Morse - Korrespondenzlinie die telegraphische Korrespondenz zu beeinträchtigen.

Diese Apparate, welche bei der genannten Bahnverwaltung schon seit etwa 4 Jahren in Gebrauch stehen, und auch bei der im Jahre 1888 in Wien stattgefundenen Jubiläums-Industrieausstellung die Aufmerksamkeit der Fachmänner erregt haben, wurden anfänglich hauptsächlich vom Telegraphen-Aufsichtspersonal bei komplizirten Leitungsuntersuchungen zur Verständigung untereinander verwendet. Ihrer wirklich anerkennenswerthen Leistungen halber haben sie sich in den letzten 2 Jahren auch in den übrigen Zweigen des Eisenbahn-Streckendienstes Eingang verschafft, und in manchen Fällen, wie z. B. bei dem im Herbst 1889 erfolgten Brückeneinsturze bei der Station Snyatin der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn sehr gute Dienste geleistet.

Dieselben bildeten hier während der ganzen Dauer der Arbeiten an der Unfallsstelle, d. i. durch etwa 3 Monate, das einzige bequeme und verlässliche Verständigungsmittel zwischen dem Arbeitsplatz und der ungefähr 7 km entfernt gelegenen nächsten Station. Wenn auch an dieser Stelle nicht der Platz ist, eine detaillirte Beschreibung der transportablen Fernsprechapparate vom elektrischen Standpunkte aus zu geben, so dürften doch für jeden Eisenbahnfachmann nachstehende, möglichst kurz gefasste Anhaltspunkte über dieselben von Interesse sein.

*) Ueber die ausgedehnte Verwendung des Fernsprechers für den Güter-Expeditionsdienst auf den Deutschen Eisenbahnen siehe Nr. 80 S. 797 Jahrg. 1889 d. Ztg. Auch wurde bereits der nachstehend ausführlich beschriebene transportable Fernsprecher im Dienste der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Nr. 73 S. 736 Jahrg. 1889 d. Ztg. erwähnt. Die Red.

In einem Kästchen von 26 cm Länge, 23 cm Höhe und 11 cm Tiefe, dessen aufklappbarer, mit Tuch ausgeschlagener Deckel gleichzeitig als Schreibpult benutzt wird, sind das Mikrophon, 2 Hörtelephone, ein sehr kräftig wirkendes Telephon für den Aufruf, die erforderliche Mikrophon-Induktionsspule, 1 Spulenkondensator, 1 Induktionsapparat mit Neff'schem Hammer, ein Ruftaster, sowie eine Blitzschutzvorrichtung untergebracht. Die Anordnung und Verbindung der einzelnen Apparat-Bestandtheile ist derart durchgeführt, dass trotz des beschränkten Raumes jeder Bestandtheil leicht zugänglich ist, und im Bedarfsfalle unbeschadet der übrigen Einrichtung mit Leichtigkeit ausgewechselt werden kann.

Ein zweites Kästchen von den gleichen Dimensionen enthält die erforderlichen 4 Trockenelemente und überdies einen Raum zum Aufbewahren der weiter unten beschriebenen Federklemme für die Erdverbindungen, ferner von Reservedrähten, Schraubenziehern usw.

Beide Kästchen sind an den oberen Flächen mit Handhaben zum Tragen versehen und können bei dem geringen Gewicht von nur je 6 kg selbst auf längere Strecken in der Hand bequem transportirt werden.

Am Gebrauchsorte werden beide Kästchen mittelst Oesen und Schieber gekuppelt, und wird dadurch gleichzeitig die galvanische Batterie mit den Apparaten verbunden.

Ein aus 3 Theilen bestehender und mittelst Bayonettverschluss zusammenstellbarer Bambusstab ist am oberen Ende mit einem scharfkantigen, feilenartig gerifften Stahlhaken versehen und leitend mit einer an diesem Stabe angebrachten Drahtrolle verbunden.

Dieser Stab, welcher auf der Strecke an die Leitung gehängt wird, stellt durch den Haken und die Drahtrolle die Verbindung mit dem Fernsprechapparat her und bewirkt die oben angeführte geriffte Schneide des Hakens einen sicheren Kontakt, indem durch dieselbe beim Einhängen in die Luftleitung allfällig auf derselben vorhandener Rost entfernt wird.

Ein zweiter Draht stellt mittelst der schon vorerwähnten Federklemme, welche über den Schienenkopf gedrückt wird, die Verbindung der Apparate mit der Erde her.

Da, wie schon bemerkt, bei den transportablen Fernsprechapparaten Kondensatoren zur Anwendung kommen, ist die telegraphische Korrespondenz durch diese Erdverbindung in keiner Weise beeinträchtigt.

Für die Stationen wird je nach den Umständen, ob die Einrichtung auch als stabiles Korrespondenzmittel der Stationen untereinander, oder aber nur bei etwaigem Bedarf zur Korrespondenz von der Strecke mit der nächsten Station dienen soll, der gleiche, oder aber ein der Form nach als stabile Einrichtung mehr entsprechender Apparat gewählt, was natürlich auf das Prinzip im allgemeinen ohne Einfluss bleibt.

Die Wirkung dieser Fernsprecher ist, obgleich dieselben nicht durch eigene Leitung, sondern durch die Morsekorrespondenzleitung und Kondensatoren untereinander verbunden sind, vollkommen zufriedenstellend, die Sprache laut und deutlich, und können dieselben getrost jeden Vergleich mit den heute bestehenden besten Apparaten in den städtischen Fernsprechnetzen aushalten.

Der Aufruf, eines der schwierigst zu lösenden Probleme bei dieser Einrichtung, erfolgt durch einen Induktionsapparat mit Neff'schem Hammer, der die in ihm hervorgerufenen induzirten Schallwirkungen im Fernsprecher der aufgerufenen Station so laut wiedergibt, dass dieselben selbst in einem sehr grossen Zimmer, und bei dem im Eisenbahn-Betriebsdienste unvermeidlichen Lärm durch die fahrenden Züge, das Ertönen der Dampfpfeife usw. von allen Punkten desselben deutlich wahrnehmbar sind.

Diese günstigen Resultate konnten natürlich nur dadurch erreicht werden, dass bei der Anfertigung der einzelnen Apparate und Apparatbestandtheile die grösste Sorgfalt aufgeboten und ausschliesslich gediegenes Material verwendet wurde.

Bei einer kürzlich stattgefundenen kommissionellen Prüfung dieser transportablen Fernsprechapparate, welche ein äusserst günstiges Resultat ergeben hat, wurde die Installation auf offener Strecke durch 2 Zugbegleiter, welche den Apparat noch nie gesehen hatten und denen vorher nur eine kurze mündliche Anleitung zur Ausführung dieser Manipulation gegeben worden war, in einem Zeitraum von $1^1/_2$ Minuten bewerkstelligt, und konnte die Korrespondenz von eben diesem Personal mit der Nachbarstation sofort selbständig eingeleitet und anstandslos durchgeführt werden.

Aus vorgesagtem erhellt zur Genüge, welch grosse Vortheile derartige Apparate, abgesehen von der bequemen und schnellen Korrespondenz der Stationen untereinander, bei Eisenbahnunfällen, Brückenauswechselungen, grösseren Reparaturen des Bahnkörpers usw. haben, und dürfte die Zeit nicht mehr allzu fern sein, in der sich dieselben ein weites Feld für ihre Verwendung erobert haben, und ein unentbehrliches und nützliches Inventarstück aller Eisenbahnen bilden werden.

Oskar Wehr.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 70,1 km lange Strecke Jaslo-Rzeszów der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche voraussichtlich am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3852 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 3866 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Güter-Abfertigungsstelle auf dem Dunzig-Bahnhofe in Stettin (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 3869 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin wird die 30,27 km lange Neubaustrecke Reppen-Zielenzig mit den Stationen Drossen und Zielenzig, sowie der Haltestelle Schmagorei und dem Haltepunkt Kl.-Lübbichow voraussichtlich am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Mit Ausnahme des Haltepunktes Kl.-Lübbichow, welcher nur für den Personenverkehr eröffnet werden wird, wird den genannten Stationen volle Abfertigungsbefugniss für Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren beigelegt.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. wird die Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Freystadt Ndr.-Schl.-Sagan (30,5 km) mit den Haltestellen Nieder-Herwigsdorf, Hirschfeldau und Küpper, sowie dem Haltepunkte Mittel-Herwigsdorf dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Ferner wird am 1. d. Mts. die Bahnlinie untergeordneter Bedeutung Waltersdorf-Reisicht (38.4 km) mit den Stationen Primkenau und Kotzenau und den Haltestellen Wolfersdorf, Persel und Dohna für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Der Personen- und der gesammte übrige Verkehr kommt später zur Einführung.

Ausserdem wird am 1. d. Mts. die Neubaustrecke Radzionkau-Karf dem Betrieb übergeben. Neue Verkehrsstellen sind an dieser Strecke nicht gelegen, dieselbe stellt vielmehr eine anderweite Verbindung zwischen Tarnowitz und Beuthen O. S. E. über Naklo-Radzionkau-Karf dar an Stelle der bisherigen direkten Verbindung Tarnowitz-Karf-Beuthen O. S. E., von welch letzterer die Strecke Karf-Tarnowitz zum Abbruch kommt (s. Bekanntmachung in Nr. 76 S. 751 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. d. Mts. wird die Bahnstrecke Wissen-Morsbach (11,1 km) mit den Stationen Wisserhof, Volperhausen und Morsbach bei Wissen für den Gesammtverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. d. Mts. wird eröffnet:

1. die Strecke Dülken-Brüggen (14,70 km) mit den Stationen Burgwaldniel, Amern und Brüggen, sowie mit den Personen-Haltestellen Birgen, Schier und Born (s. Bekanntmachung S. 760);

2. die 13,94 km lange Strecke Euskirchen-Münstereifel mit den Stationen Stotzheim, Arloff, Iversheim und Münstereifel, sowie der Personenhaltepunkt (ohne Gepäckabfertigung) Weingarten (s. Bekanntmachung S. 760).

Eröffnungen von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. wird die Station Rummelsburg-Rangirbahnhof bei Berlin für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Breslau. Die Haltepunkte Deutsch-Nettkow (zwischen Rothenburg a. O. und Rädnitz) und Egerfeld (zwischen Rybnik und Czerwionka) werden am 1. d. Mts. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld wird der zwischen Schwerte und Langschede belegene Haltepunkt Geisecke am 1. d. Mts. eröffnet werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde zwischen den Stationen Langensalza und Grossengottern belegene Haltepunkt Schönstedt wird am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet.

Am gleichen Tage werden die im Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Dessau belegenen Haltepunkte Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollen und Wahrenbrück als Haltestellen für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr, die 3 letztgenannten Haltepunkte auch für den Gepäckverkehr eröffnet. Ausserdem werden die Haltepunkte Jütrichau, Mosigkau, Prühlitz, Schwarzkollm und Plessa für den Privatdepeschenverkehr eingerichtet (s. Bekanntmachung S. 760).

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Vom 1. d. Mts. ab wird der zwischen den Stationen Lutter und Schmalnau der Strecke Fulda-Gersfeld gelegene Haltepunkt Ried für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. d. Mts. wird der neue Hauptbahnhof in Münster i/W. für den gesammten Personen-, Güter-, Vieh- usw. und Privatdepeschen-Verkehr eröffnet und werden an demselben Tage die bisherigen beiden Bahnhöfe (Köln-Mindener und Westfälischer) daselbst für den öffentlichen Verkehr geschlossen (s. Bekanntmachung S. 760).

Die Betriebsleitung des neuen Hauptbahnhofes wird vom genannten Tage ab dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (W.-Br.) zu Münster übertragen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.): Eröffnung der Station Köln-Südbahnhof für den allgemeinen Telegraphenverkehr. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (linksrh.) zu Köln unterstellte Station Köln-Südbahnhof wird am 1. d. Mts. als Eisenbahn-Telegraphenstation mit vollem Tagesdienste für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnet.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Am 1. d. Mts. wird die Station Eintracht für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Vom 1. d. Mts. ab werden die Haltestellen Gressweiler und Heiligenberg zur Abfertigung von Eilstückgütern ermächtigt.

Württembergische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnstrecke Maulbronn-Mühlacker belegene Haltepunkt Oetisheim ist am 16. v. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung einer Güternebenstelle in Parchwitz. Am 1. d. Mts. wird zu Parchwitz (7,5 km nördlich von Station Spittelndorf in Schlesien, Betriebsamt Berlin-Sommerfeld) eine Königliche Eisenbahn-Güternebenstelle für den nicht an der Eisenbahn belegenen Ort Parchwitz eröffnet.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Düsseldorf (Direktionsbezirk Elberfeld) unterstellte Station Gerresheim Rh. wird am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die im Direktionsbezirk Hannover belegenen Stationen Löhne und Borken haben die Bezeichnung Löhne (Westfalen) bezw. Borken (Hessen-Nassau) erhalten.

Vorarbeiten.

Der Auftrag bezw. die Erlaubniss zur Anfertigung der allgemeinen Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist ertheilt worden:

der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg für Eisenbahnen

a) von einem geeigneten Punkte der Linie Allenstein-Kobbelbude über Rothfliess nach Rudczanny;

b) von Loewenhagen nach Gerdauen;

einem in Euskirchen gebildeten Komitee für schmalspurige Eisenbahnen von Liblar nach Euskirchen und von Mülheim oder Wichterich über Zülpich nach Arloff.

Abfertigungsbefugnisse der Güter-Abfertigungsstelle Dunzig-Bahnhof in Stettin.

Vom 1. d. Mts. ab werden der Güter-Abfertigungsstelle auf dem Dunzig-Bahnhof in Stettin, welcher bisher nur die Erhebung der „Abfertigungsgebühren" obgelegen hat, in der Weise erweiterte Abfertigungsbefugnisse zugetheilt, dass durch dieselbe die Kartirung, Dekartirung und Rapportirung der wasserwärts ein- oder ausgehenden Fracht- und Eilgüter von jenem Zeitpunkt ab selbständig zu bewirken ist. Diese Obliegenheiten sind bis jetzt von der Güter-Abfertigungsstelle auf dem Central-Güterbahnhof in Stettin wahrgenommen worden.

Meldedienst beim Verkehr von Schiebelokomotiven.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 13. August d. J. angeordnet, dass fortan, wenn eine Schiebelokomotive einen Zug auf der freien Strecke zu verlassen hat, der telegraphischen Meldung über den Abgang des Zuges jedesmal hinzuzufügen ist: „mit Schiebemaschine". Hat die Lokomotive nach der Ausgangsstation zurückzukehren, so ist deren Wiedereintreffen daselbst an die betheiligte Nachbarstation mit den Worten „Schiebemaschine hier" zu melden. Hat die Lokomotive dem Zuge nachzufolgen, was immer nur in Stationsabstand geschehen darf und daher das Vorhandensein einer Blockstation auf der fraglichen Strecke bedingt, so greift das übliche Rückmeldeverfahren ebenso für die Lokomotive wie für den vorauffahrenden Zug platz. Ob die Lokomotive zurückzukehren oder dem Zuge nachzufolgen hat, ist für jede in Betracht kommende Strecke ein für alle Mal vorher festzusetzen und den betheiligten Beamten bekannt zu geben. Sollten besondere Verhältnisse erfordern, dass von Fall zu Fall bestimmt wird, ob die Lokomotive zurückzukehren oder nachzufolgen hat, so ist der Zusatz „mit Schiebemaschine" jedesmal noch zu ergänzen durch die Worte: „welche zurückkehrt" oder „welche nachfolgt."

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Die Generalversammlung setzte die Dividende für die Vorzugsaktien Lit. A. auf $4^1/_2$ % fest. An Stelle zweier ausscheidender Aufsichtsrathsmitglieder wurden die Herren Bankier Otto Körner in Magdeburg und Baumeister Hugo Hanke in Berlin neu gewählt.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Nach der Betriebsrechnung für 1889/90 beträgt die Summe der Betriebseinnahmen 256 541 ℳ, der Betriebsausgaben 157 641 ℳ, der Ueberschuss also 98 900 ℳ. Hiervon geht ab zu konzessions- und statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds: a) regelmässige Rücklage 18 727 ℳ, b) ausserordentliche Rücklage 5 000 ℳ, c) Erlös für ausrangirtes Oberbaumaterial 1 874 ℳ, zusammen 25 601 ℳ. In den Spezial-Reservefonds werden 1 700 ℳ und in den Neben-Erneuerungsfonds 10 000 ℳ gelegt, wonach 87 200 ℳ verbleiben. Unter Zurechnung des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds in Höhe von 9 069 ℳ ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 96 269 ℳ. Die Verwendung desselben soll wie folgt stattfinden: zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer 2 833 ℳ, zur Zahlung der Dividende auf die Stammaktien von 850 000 ℳ à 5 % 42 500 ℳ, zur Zahlung der Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien von 850 000 ℳ à 5 % 42 500 ℳ, zur Rücklage in den Bilanz-Reservefonds ($^1/_{20}$ der Dividende) 4 250 ℳ und Vortrag auf das folgende Jahr 4 186 ℳ.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1889/90 ergab der Personen- und Gepäckverkehr auf der Stargard-Cüstriner Bahn 239 886 ℳ, auf der Glasow-Berlinchener Bahn 19 568 ℳ, der Güterverkehr auf erstgenannter Bahn 464 160 ℳ, auf der letztgenannten 50 901 ℳ. Die Gesammteinnahmen betrugen einschl. 27 386 ℳ bezw. 9 399 ℳ Vortrag aus dem Betriebsjahre 1888/89 768 749 ℳ, bezw. 85 946 ℳ, die Ausgaben 356 106 ℳ bezw. 35 552 ℳ. Es ergibt sich für die Stargard-Cüstriner Bahn ein Ueberschuss von 412 643 ℳ, der in nachstehender Weise Verwendung findet: Zum Erneuerungsfonds 35 080 ℳ, Spezial-Reservefonds 6 000 ℳ, für

Verzinsung von Vorschüssen, für Anschaffung von Betriebsmitteln, sowie Erweiterungsbauten 8 581 *M.*, Tilgung dieser Vorschüsse 1 918 *M.*, Eisenbahnsteuer 5 000 *M.*, 4½ % Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien 135 000 *M.*, 2 % auf die Stammaktien 60 000 *M.*, 9 750 *M.* Rücklage in den Bilanz-Reservefonds, 5 000 *M.* in den Neben-Erneuerungsfonds, 102 521 *M.* für „sonstige Zwecke" und 43 792 *M.* Vortrag auf neue Rechnung. Die Betriebseinnahmen der Glasow-Berlinchener Eisenbahn erbrachten, einschliesslich Vortrag aus dem Betriebsjahre 1888/89 85 942 *M.*, die Ausgaben betrugen 35 552 *M.*, demnach verbleibt ein Ueberschuss von 50 394 *M.*, welcher wie folgt verwendet wurde: Erneuerungsfonds 5 924 *M.*, Spezial-Reservefonds 1 000 *M.*, 824 *M.* für Zinsen, 170 *M.* für Tilgung, 548 *M.* für Eisenbahnsteuer, 21 375 *M.* für Dividende, 1 069 *M.* zum Bilanz-Reservefonds, 900 *M.* zum Neben-Erneuerungsfonds, 6 879 *M.* für „sonstige Zwecke", 11 705 *M.* Vortrag auf neue Rechnung.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Der „Voss. Ztg." wird aus Finsterwalde geschrieben: In der Generalversammlung waren 13 Aktionäre mit 897 Stimmen vertreten. Der vorgelegte Abschluss wurde unter Ertheilung der Entlastung festgestellt und danach beschlossen, 4½ % Dividende an die Aktien Lit. B. und 2½ % Dividende an die Aktien Lit. A. zu vertheilen. Auch wurde der Nachtrag zum Garantievertrage genehmigt. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wurden wiedergewählt. Nach dem Jahresbericht betrugen die Gesammteinnahmen 145 566 *M.* und die Betriebsausgaben 82 598 *M.*, wozu noch 7 685 *M.* Wagenmiethe aus dem Vorjahre hinzutreten. Es verbleibt ein Ueberschuss von 55 282 *M.*, wovon die satzungsmässigen Rücklagen mit 14 288 *M.* zu kürzen sind.

Umtausch von Stammaktien und Stammprioritäten verstaatlichter Bahnen.

Die Inhaber der Stammaktien und Stammprioritäten der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, sowie der Westholsteinischen Eisenbahn werden aufgefordert, ihre Titres behufs Umtausch gegen 3½ % Konsols bis zum 30. Juni 1891 in Berlin bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse, Invalidenstrasse 52 einzureichen.

Winterfahrpläne.

Die am 1. d. Mts. eintretenden neuen Fahrpläne bringen eine Reihe wichtiger Aenderungen.

1. Die Linie Berlin-Wittenberge-Hamburg (R. K. B. 3) wird in beiden Richtungen durch einen neuen Schnellzug bereichert, so dass dann zwei dreiklassige und zwei zweiklassige Schnellzüge auf derselben verkehren.

Von den Schnellzügen über Wittenberge gehen je zwei von Berlin Lehrter Bhf., je zwei von der Stadtbahn aus. Der neue Schnellzug 6.^{55} Abends aus Berlin nimmt jedoch Reisende nur auf dem Schlesischen Bahnhofe und dem Bahnhof Friedrichstrasse in Berlin, sowie in Wittenberge auf. Er hat in Hamburg unmittelbaren Anschluss nach Kiel-Kopenhagen-Malmö-Stockholm, sowie Kopenhagen-Helsingborg-Gothenburg-Christiania. In Berlin schliesst an diesen wichtigen Zug der Schnellzug ab Breslau 10.20 (mit Anschluss von Warschau, Lemberg, Odessa) — der Nachmittagsschnellzug aus Stettin mit Anschluss von Danzig 7.10, Cöslin, Colberg — der Früh-Personenzug aus Königsberg-Dirschau, — ferner der aus Prag 7.34, aus Dresden 2.12 abgehende Zug.

Ausserdem findet, wie bisher, eine weitere Schnellzugverbindung über Stendal-Uelzen statt, aus Berlin Schles. Bhf. 11.33, an Hamburg 5.25.

2. Für die Verbindung zwischen Hamburg und München war ursprünglich in beiden Richtungen eine Beschleunigung von mehreren Stunden geplant. Dieselbe ist jedoch nicht im ganzen Umfange zur Ausführrng gekommen.

Auf der Strecke Hamburg-Wittenberge ist einstweilen von der Einrichtung besonderer Anschlussschnellzüge Abstand genommen worden. Letztere werden nur auf der Strecke (Leipzig-) Bitterfeld-Magdeburg verkehren, so dass auf diese Weise der Schnellzug aus München 5.30 (aus Rom 3.0, aus Brindisi 5.^{58} usw.) Anschluss über Magdeburg-Wittenberge an den Früh-Personenzug Berlin-Hamburg erhält (Ankunft in Hamburg 12.0). Immerhin wird hierdurch für Reisende die Beförderungszeit von Rom, Brindisi, München nach Hamburg um eine Stunde gekürzt und der Umweg über Berlin erspart.

3. Der bisherige Frühschnellzug Erfurt-Berlin erhält weitere Ausdehnung, indem er ab Eisenach fährt. In Berlin trifft er eine Stunde früher als bisher ein. (Ab Eisenach 5.^{7}, Berlin Anh. Bhf. an 11.33.)

Dieselbe Beschleunigung wird dem Hof-Leipzig-Berliner Frühschnellzug zu theil, welcher auf der Strecke von Bitterfeld bis Berlin mit dem Erfurter Schnellzuge vereinigt ist und über Bamberg die Anschlüsse vom Abendschnellzuge aus München-Nürnberg, sowie aus Würzburg und von den Nachmittagsschnellzügen aus Lindau und Salzburg überbringt.

4. Die Verbindung von Breslau nach Leipzig und nach Magdeburg wird durch Einlegung eines Schnellzuges auf der Linie Kohlfurt-Falkenberg-Rosslau verbessert. Man fährt aus Breslau 10.20, gelangt über Falkenberg nach Leipzig 6.40, nach Halle 7.^{9}, über Rosslau-Zerbst nach Magdeburg 7.^{10} (bisher erst 3 Stunden später).

5. Zwischen dem Frühschnellzug Basel-Heidelberg (R. K. B. 252) und dem Schnellzug Heidelberg-Würzburg wird durch Späterlegung des letzteren um 36 Minuten ein Anschluss hergestellt.

6. Der einklassige Gotthardschnellzug 9.50 ab Mailand trifft künftig statt 8.^{0} erst 8.^{20} in Basel ein. Infolge dessen wird der anschliessende Nachtschnellzug Basel-Strassburg-Metz (-Luxemburg-Brüssel-Ostende) eine halbe Stunde später gelegt: ab Basel 8.^{55}, an Metz 2.^{16}.

7. Der Nachtschnellzug (Postzug) Paris-Köln fährt künftig statt 9.^{50} schon 9.^{25} und wird so beschleunigt, dass er statt 8.0 schon 7.17 in Köln eintrifft.

Ferner beschleunigt der bisher 8.^{30} Abends, künftig aber erst 11.^{0} aus Paris abfahrende Expresszug seine Fahrt so, dass er wie bisher um 11.28 in Köln eintrifft, zum Anschluss nach Hamburg-Kiel-Kopenhagen-Stockholm, nach Berlin-Breslau-Oderberg-Wien und Bukarest, sowie nach Frankfurt (Main). Derselbe Zug hat über Maubeuge Anschluss nach Brüssel (Ank. 5.^{36}) und weiter nach Amsterdam (Ank. 11.37), nach Haag und Rotterdam (R. K. B. 432 und 430).

8. Von den Orientexpresszügen, welche zwischen Paris und Wien täglich, von da ab über Budapest 2 Mal wöchentlich nach Sofia-Konstantinopel, 1 Mal wöchentlich nach Verciorova-Bukarest verkehren, hat der letztere von Bukarest über Varna Anschluss nach Konstantinopel. Dieser Anschluss fällt vom 1. Dezember bis 31. März fort (R. K. B. 394, 396 und 685).

9. Die Tagesschnellzüge zwischen Berlin und Eydtkuhnen (Abg. Berlin Friedrichstr. 8.54, Ank. Berlin 7.^{21}) verlieren den Anschluss nach und von Russland; sie verkehren bis zum 15. Mai nur auf der Strecke Berlin-Insterburg.

10. Die Schnellzüge zwischen Warschau und Moskau fallen vom 13. November ab fort. Ebenso die täglichen Schnellzuganschlüsse zwischen Podwoloczyska und Woloczysk (-Odessa). Letztere bleiben dann nur an 2 Wochentagen bestehen.

11. Die Mittagsschnellzüge zwischen München und Lindau, deren Fortbestehen auch während des Winters seitens der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen beantragt war, fallen vom 1. d. Mts. ab aus, wodurch der, auch für Berlin brauchbare Anschluss nach und von Romanshorn-Zürich-Bern-Genf-Lyon-Marseille verloren geht (ab Berlin 10.^{35}, an Berlin 6.00).

12. Die Dampferverbindung Cuxhaven-Helgoland findet nicht mehr täglich, sondern 2 Mal wöchentlich statt, auch fallen die Schnellzüge Hamburg-Cuxhaven fort.

Wegfall der Ausfuhr-Anmeldescheine bei der Ausfuhr von Kohlen über Hamburg.

Steinkohlen, welche zur Versorgung inländischer Schiffe dienen und zu diesem Zwecke zu Wasser oder mittelst der Eisenbahn in das Hamburger Freihafengebiet ausgeführt werden, sind auf Grund der Ausführungsbestimmungen zum Gesetze, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des Deutschen Zollgebietes mit dem Auslande, von der Ausfuhranmeldung befreit. Diesen Sendungen brauchen demnach grüne Anmeldescheine zur Ausfuhr nicht mehr beigegeben werden.

Der Nachweis der Bestimmung von Kohlen zur Versorgung inländischer Schiffe ist durch Bescheinigungen der betreffenden Bergwerksverwaltungen unter Angabe des Namens des inländischen Schiffes oder der inländischen Rhederei zu erbringen, welche entweder von den Versendern bei der Aufgabe oder von den Rhedereien bei der Ausfuhr in das Freihafengebiet den Sendungen beizufügen sind.

Die Versender sind entsprechend zu verständigen.

Deutschlands Handelsverkehr mit den Südamerikanischen Staaten im Jahre 1889.

Einige Südamerikanische Staaten haben solide Fortschritte in ihren wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnissen gemacht und grösseres Vertrauen bei dem Europäischen Kapital erworben. Auf die Anlage und Vermehrung von Eisenbahnen sind alle bedacht. Die Handelsbeziehungen zwischen Brasilien, Argentinien usw. und Deutschland haben sich in den letzten Jahren gemehrt.

An der Ausfuhr nach Brasilien sind wohl alle Deutschen Industrien betheiligt, nach dem Jahresbericht der Berliner Kaufmannschaft die Eisen- und Maschinenindustrie mit ganz bedeutenden Sendungen: z. B. Eck- und Winkeleisen

5295 Doppelcentner, Eisenbahnschienen 123898 D.-Ctr., Stabeisen 9091 D.-Ctr., Platten und Eisenblech 7033 D.-Ctr., Eisendraht 40305 D.-Ctr., Brücken 650 D.-Ctr., Federn, Achsen usw. für Eisenbahnwagen 1307 D.-Ctr., gewalzte und gezogene Röhren 1964 D.-Ctr., Drahtstifte 19149 D.-Ctr., feine Eisenwaaren 4835 D.-Ctr., Lokomotiven 563 D.-Ctr., Dampfkessel 314 D.-Ctr. und Maschinen 10916 D.-Ctr.

Ein nicht minder wichtiges Absatzgebiet für Deutschlands Ausfuhren ist in den letzten Jahren Argentinien und Patagonien geworden. Die Deutsche Eisen-, Stahl- und Maschinenindustrie hat reichliche Gelegenheit gefunden, für die dortigen schwunghaft betriebenen Eisenbahn- und anderen Bauten zu liefern; u. a. Eck- und Winkeleisen 21323 D.-Ctr., Eisenbahnlaschen, Schwellen usw. 33969 D.-Ctr., Schienen 68762 D.-Ctr., Stabeisen 77652 D.-Ctr., Eisenplatten und Blech 5641 D.-Ctr., Eisendraht 224001 D.-Ctr., eiserne Brücken 2048 D.-Ctr., Drahtseile 696 D.-Ctr., Drahtstifte 14832 D.-Ctr., gewalzte und gezogene Röhren 1964 D.-Ctr., Federn und Achsen für Eisenbahnwagen 1307 D.-Ctr., Lokomotiven 530 Doppelcentner, Dampfkessel 1238 D.-Ctr., Maschinen 9545 Doppelcentner und Eisenbahnfahrzeuge 19 Stück im Werthe von 39000 ℳ.

Von den Südwestamerikanischen Staaten sei noch Chiles gedacht, welches seit Jahren nähere Beziehungen zu Deutschland unterhält. An seinem auswärtigen Handel ist Deutschland der Meistbetheiligte nach England; die direkte Einführung Deutschlands nach Chile hat im Berichtsjahre erheblich zugenommen, u. a. in eisernen Röhren, Maschinen und Geräthschaften für Eisenbahnen. Die Ausfuhr Deutschlands nach Chile in Dampfkesseln betrug 1484 D.-Ctr.

Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Nach dem Jahresabschluss der Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin beträgt bei dieser Kasse für 1889 die Einnahme: a) an laufenden und nachgezahlten Beiträgen der Mitglieder 49987 ℳ, b) an Verwaltungskosten, Beiträgen und Eintrittsgeldern der Mitglieder 4829 ℳ, c) Zinsen der Kapitalien und Kursgewinn 21419 ℳ, zusammen 76235 ℳ, die Ausgabe: a) an Begräbnissgeldern 31500 ℳ (u. zw. für 3 Verstorbene à 600 ℳ 1800 ℳ, für 68 Verstorbene à 300 ℳ, darunter 2 nur zur Hälfte 19800 ℳ, für 63 Verstorbene à 150 ℳ, 9450 ℳ, für 6 Verstorbene à 75 ℳ 450 ℳ), b) persönliche Gewinnantheile für die Ueberwachung der Kasse, den Kassenführer und die Kassirer, an Postgebühren und Drucksachen 5024 ℳ, zusammen 36524 ℳ.

Am Schlusse des Jahres 1889 verblieb demnach ein Ueberschuss von 39711 ℳ und unter Zurechnung des Bestandes aus dem Vorjahre mit 400146 ℳ ein Gesammtbestand von 439857 ℳ.

Die Zahl der versicherten Personen betrug Ende 1889 zusammen 9222 mit 2117850 ℳ Versicherungskapital und zwar 207 zu 600 ℳ, 4603 zu 300 ℳ, 3758 zu 150 ℳ, 654 zu 75 ℳ; im Laufe des Jahres sind gegen einen Gesammtverlust von 152 Versicherungen (140 durch Tod und 12 durch Ausscheiden) 398 neue Versicherungen abgeschlossen worden, so dass ein Zuwachs von 246 Versicherungen gegen den Bestand des Vorjahres stattgefunden hat. Seit dem 40½jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 523026 ℳ an Begräbnissgeldern ausgezahlt worden.

Aus Bayern.

Doppelbahnen.

⊙ Die Detailprojektirung eines grossen Theiles der genehmigten Doppelbahnen ist vollendet, so dass schon grössere Strecken verakkordirt und in Bau genommen werden konnten. So sind die Strecken zwischen Kitzingen und Rottendorf, dann zwischen Baiersdorf-Bamberg-Lichtenfels in vollem Bau, auch zwischen Hochstadt und Untersteinach, dann zwischen Mersburg und Bruckberg ist der Bau eingeleitet; weitere Strecken werden in nächster Zeit noch in Bau genommen werden. Ganz besondere Arbeit in der Detailprojektirung machen die umfänglichen, mit Herstellung der Doppelbahn verbundenen Erweiterungs- und Umbauten in den Stationen, doch ist auch hier jetzt schon ein grosser Theil der Arbeit geschehen. Die eisernen Brücken wurden fast alle schon vor Erlass des Gesetzes über die Doppelbahngeleise vom 8. Dezember 1889 in Lieferung gegeben und werden zum grössten Theil noch in diesem Jahre, fast der ganze Rest im nächsten Frühjahre und nur eine der nennenswerthen Brücken noch etwas später aufgestellt werden. Wird nun, wie voraussichtlich, im Laufe dieses Jahres noch der Rest der benöthigten Schienen mit Zubehör für das Jahr 1891 in Lieferung gegeben, so kann angenommen werden, dass die gesetzlich genehmigten Doppelbahngeleise im Laufe des Jahres 1891 zum weitaus grössten Theile zur Vollendung kommen und nahezu alle fertiggestellt sein werden. Für eine weitere Serie derselben wird dann die Genehmigung des nächsten Landtages nachgesucht werden und kann dann auch diese zweite Serie, für welche dermalen schon die generellen Projekte vorbereitet werden, in Angriff genommen werden. Bezüglich der Schienenlieferung werden die in Betracht kommenden Bayerischen Werke — die Maxhütte und die Kramer'schen Werke in der Pfalz — nach dem vollen Maassstabe ihrer Leistungsfähigkeit berücksichtigt.

Zirndorf-Fürth.

Auf der im Bau begriffenen Bahnstrecke von Fürth nach Zirndorf wurde bereits mit der Schienenlage begonnen. Wegen des noch ausstehenden Anschlusses an die Fürth-Würzburger Bahn bei Fürth wird jedoch, günstige Witterungsverhältnisse vorausgesetzt, kaum vor dem 1. Januar 1891 an eine Betriebseröffnung zu denken sein. Der Betrieb soll seiner Zeit den Anschlusszügen von und nach Nürnberg angepasst werden. Der Bau dieser Bahn wird von der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft ausgeführt.

Eröffnung der Haltestellen Unterschwaningen und Trudering.

Die Haltestelle Unterschwaningen zwischen Kronheim und Wassertrüdingen wurde für Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden versuchsweise eröffnet. Die kilometrischen Entfernungen der neuen Haltestelle betragen nach Kronheim und ebenso nach Wassertrüdingen 4 km.

Die im Oberbahnamtsbezirk Rosenheim an der Linie München-Grafing-Rosenheim gelegene Haltestelle Trudering ist für beschränkte Güterabfertigung eingerichtet worden und können von jetzt ab von und nach Trudering Stückgüter im Einzelgewichte bis zu 250 kg im Lokalverkehre abgefertigt werden.

Lokalbahn Gotteszell-Viechtach.

Zur Erbauung einer Lokalbahn von Gotteszell nach Viechtach (Niederbayern), sich anschliessend an die Hauptbahn von Deggendorf nach Eisenstein, hat sich eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Teisnach gebildet. Die 25 km lange Lokalbahn, eine Flussthalbahn, bewegt sich von Gotteszell bis Teisnach hart am Ufer der Teisnach und vom Orte Teisnach bis Viechtach am linken Regenufer. Das Aktienkapital beträgt 1500000 ℳ, d. i. 70000 ℳ Prioritäten und 800000 ℳ Aktien. Stationen bezw. Haltestellen werden angelegt in Ruhmannsfelden, Patersdorf, Teisnach, Böbrach, Gumpenried-Asbach, Nussberg-Schönau und Viechtach. Die Steigungsverhältnisse anlangend, ist 20 ‰ höchste Steigung. Diese Bahn soll, wenn nicht ganz unvorhergesehene Ereignisse eintreten, am 1. November d. J. eröffnet werden. Es werden täglich nach jeder Richtung 3 Züge verkehren.

Aus der Schweiz.

Transport von lebenden Thieren in Sendungen bis zu 5 kg Gewicht.

Das Eisenbahndepartement erlässt an die Schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen mit Kreisschreiben vom 15. September 1890 folgende Verfügungen:

1. Hunde sind vom Posttransport gänzlich ausgeschlossen.
2. Andere lebende Thiere dürfen in passender Verpackung zur Postbeförderung angenommen werden, wenn die Sendungen:
   a) nicht mehr als 5 kg wiegen und
   b) in keiner Richtung die Dimension von 70 cm überschreiten.

Ausserdem dürfen vom gleichen Versender nicht mehr als zwei Sendungen für den gleichen Postabgang und an die gleiche Adresse aufgegeben werden.

Schweizerische Nordostbahn: neue Lokomotiven. Vorkonzession.

Der Verwaltungsrath hat in seiner letzten Sitzung der Direktion den nöthigen Kredit für die Bestellung von 20 neuen Lokomotiven ertheilt. Ferner hat er die Anschaffung eines neuen mittelgrossen Halbsalondampfers für den Bodensee beschlossen.

Der Verwaltungsrath hat die Direktion ermächtigt, unter Formulirung einiger seinem Beschlusse zu Grunde liegenden Voraussetzungen, die Annahme der unterm 25. Juni d. J. von der Bundesversammlung der Nordostbahn ertheilten Konzession einer Eisenbahn von Thalweil nach Zug zu erklären.

Zahnradbahn auf den Niesen.

Die Zahnradbahn auf den Niesen am Thunersee, welche der Bundesrath den Eidgenössischen Räthen zur Konzessionirung empfiehlt, bezweckt, diesen prachtvollen Aussichtspunkt der Berner Alpen dem reisenden Publikum bequem zugänglich zu machen. Die Bahn würde von Wimmis, einer Station der projektirten Bahn Thun-Spiez-Erlenbach usw. ihren Anfang

nehmen; Endpunkt ist das Niesenhotel, 2 235 m über Meer. Die Höhendifferenz beträgt 1 600 m, die Länge der Bahn 7 000 m und die grösste Steigung 30 %. Die Baukosten werden auf 2 300 000 Frcs. veranschlagt. Man rechnet auf 15 000 Reisende jährlich während 120 Saisontagen. Die Thalfahrt kostet 6 Frcs., die Bergfahrt 10 Frcs., die Hin- und Rückfahrt 15 Frcs. Der jährliche Bruttoertrag der Bahn ist auf 240 000 Frcs. veranschlagt, der Reinertrag auf 81 000 Frcs., was eine Verzinsung des Obligationenkapitals von 4½ % und des Aktienkapitals von 6 % ermöglichen würde.

St. Gallen-Rapperswyl-Zug und die Südostbahn.

Zwischen dem Initiativkomitee für eine Eisenbahn St. Gallen-Rapperswyl-Zug und der Südostbahn ist ein Vertrag abgeschlossen worden, welcher beide Theile befriedigt, das Projekt St. Gallen-Zug der Verwirklichung näher bringt und der Südostbahn neue Lebenskraft zuführt. Die Hauptbestimmungen des Vertrages lauten:

1. Die Schweizerische Südostbahn kann sofort mit dem Bau ihres ursprünglichen Projektes Pfäffikon-Samstagern mit 50 ‰ beginnen.

2. Das Initiativkomitee bezahlt der Schweizerischen Südostbahn für die Planaufnahme Pfäffikon-Samstagern 12 000 Frcs.

3. Das Initiativkomitee wird ungesäumt eine Abänderung der Konzession Samstagern-Zug mit 30 ‰ in eine solche Pfäffikon-Zug mit 18 ‰ bei den Bundesbehörden nachsuchen, wogegen die Schweizerische Südostbahn keinerlei Einwendungen erhebt.

4. Nach Bau der Linie Pfäffikon-Zug räumt die Schweizerische Südostbahn dem Initiativkomitee das Recht ein, unter üblichen Bedingungen die Strecke Rapperswyl-Pfäffikon zu befahren.

Die Linie Pfäffikon-Zug hat eine Länge von 27,3 km und eine Maximalsteigung von 18 ‰, während das alte Projekt eine Länge von 25,8 km und eine Maximalsteigung von 30 ‰ voraussah. Die Linie Rapperswyl-Zug geniesst den Vortheil einer direktesten Verbindung der Ostschweiz mit Zug-Luzern. Die Südostbahn, welche die direkteste Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardbahn bildet, vermittelt auch am direktesten den Pilgerverkehr aus der Bodenseerichtung nach Einsiedeln und zieht aus dem Bau der Linie St. Gallen-Zug direkten und indirekten Nutzen. Einmal muss St. Gallen-Zug eine Theilstrecke der Schweizerischen Südostbahn: Rapperswyl-Pfäffikon benutzen, sodann erschliesst St. Gallen-Zug der Südostbahn die ganze Ostschweiz und die Bodenseeverkehrszone.

Thun-Konolfingen.

Die Frage der Herstellung einer normalspurigen Eisenbahnverbindung Thun-Konolfingen wird dieser Zeit lebhaft besprochen. Bereits hat sich ein Initiativkomitee von 43 Vertretern der betheiligten Gemeinden gebildet.

Gesammteinnahmen Schweizerischer Bahnen vom Monat Januar bis Ende August d. J.

Centralbahn 1890 8 469 008 (1889 8 150 714) Frcs., Gotthardbahn 8 470 072 (8 579 308) Frcs., Nordostbahn 10 544 577 (10 153 078) Francs, Vereinigte Schweizerbahnen 5 430 201 (5 408 114) Frcs., Vitznau-Rigibahn 147 512 (144 802) Frcs.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Eisenbahnverwaltungen, betreffend ausländische Brieftauben.

In jüngster Zeit soll es wiederholt vorgekommen sein, dass von ausländischen Brieftauben-Gesellschaften Brieftauben in grösserer Zahl in der Schweiz freigelassen worden seien. Einige der Nachbarstaaten haben mit Rücksicht auf die Wichtigkeit, welche den Brieftauben für den Fall eines Krieges beigemessen wird, sowohl den Transport von fremden Brieftauben, als auch die Flugversuche von solchen auf ihren Territorien verboten. Das Schweizerische Militärdepartement hat gefunden, es habe die Schweiz als neutraler Staat, soweit wenigstens die Flugversuche in Frage kommen, diesem Beispiele zu folgen und hat im Auftrage des Bundesrathes die Kantonsregierungen ersucht, ihre Polizeiorgane dahin zu verständigen, dass ein weiteres Auffliegenlassen von Brieftauben durch ausländische Vertreter oder Gesellschaften untersagt und allfällige Versuche hierzu zu vereiteln seien. Dem Wunsche des Militärdepartements entsprechend, laden wir hiermit die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ein, die Anordnungen, zu welchen sich die Kantone in dieser Hinsicht veranlasst sehen sollten, nach Kräften zu unterstützen.

Aus Russland.

Petersburg, 14/26. September 1890.

Eröffnung des Ssuramtunnels.

Zur Zeit befindet sich der Minister der Verkehrsanstalten Herr v. Hübbenet in Begleitung der Geheimräthe v. Werchowski (Direktor des Eisenbahndepartements) und v. Fadejew (Direktor des Departements für Chausseen und Wasserverbindungen) im Kaukasus zur Eröffnung des Ssuramtunnels der Transkaukasischen Eisenbahn. Die Eröffnung soll am 15/27. September stattfinden. Auf diesen für den Verkehr zwischen dem Kaspischen und Schwarzen Meere hochwichtigen Handelsweg kommen wir in allernächster Zeit in ausführlicher Weise zurück.

Von der Transkaspibahn.

Gleichzeitig mit dem Minister der Verkehrsanstalten ist der für die Russischen Verkehrsverhältnisse so maassgebende Finanzminister Herr v. Wyschnegradski in Begleitung des Wirklichen Staatsrathes v. Witte (Direktor des Departements für Eisenbahnangelegenheiten) gleichfalls auf Reisen und hat hierbei nunmehr auch das jüngste Werk Russischer Kulturarbeit im Osten, die Transkaspibahn, kennen gelernt. Neue, in wenigen Jahren aus dem Erdboden emporgewachsene Städte, wie Usun-Ada am Kaspischen Meer, das vor kurzem noch ein elendes Fischerdorf war, Aschkabat in der Nähe der Persischen Grenze, und das emporblühende Tschardshui an der Bucharischen Grenze, boten sich dem Auge des Herrn Ministers dar. Ein reger, zu den schönsten Hoffnungen berechtigender Handelsverkehr spielte sich im ganzen Umkreise der Transkaspibahn vor ihm ab. Wo noch vor wenig mehr als einem Jahrzehnt Alles still und öde dalag, wo nur der wilde Kriegsruf umherziehender Turkmenenbanden das dumpfe Einerlei des Steppenlebens unterbrach, da regt sich, da lebt jetzt alles, da ertönen die schrillen Pfiffe der Lokomotiven, die rasselnden Räder endloser Güterzüge. Die Transkaspibahn (1 343 Werst) führt bekanntlich durch Bucharisches Gebiet bis nach Samarkand, der ehemaligen Hauptstadt von Buchara, seit 1868 zu Russland gehörig. Hier hat sich die Europäische Civilisation, anders als in den neuerworbenen Steppengebieten, bereits fest eingebürgert. Und in dem weiter nach Norden belegenen Taschkent, der Hauptstadt des Landes, die der Herr Minister ungeachtet der anstrengenden Wagenreise jedenfalls auch besuchen wird, findet seit einigen Wochen bereits eine Ausstellung statt, auf der die Erzeugnisse des abendländischen Gewerbfleisses sich den staunenden Augen der Orientalen in glänzender Fülle darbieten.

Die Transkaspibahn soll, wie ein neuerliches Telegramm wissen wollte, in nächster Zeit nach Norden verlängert werden. Aus dem Telegramm ist nicht zu ersehen, wie weit die Verlängerung gehen soll. Die Verlängerung nach Taschkent ist unseres Wissens schon seit einiger Zeit beschlossene Sache. Möglicherweise geht die Verlängerung bis in die Gegend von Akmolinsk. Dann wird es sich nicht mehr um die eigentliche Transkaspibahn handeln, sondern um eine Verbindungslinie zwischen der genannten Bahn und dem Gebiet, das von der zukünftigen Sibirischen Bahn durchlaufen werden wird.

Russischer Eisenbahnkongress.

Der nächste Eisenbahnkongress von Technikern sämmtlicher Russischer Eisenbahnen wird am 17/29. September in Petersburg stattfinden. Unter den interessanten Fragen, die den Kongress beschäftigen werden, kann das Nachstehende hervorgehoben werden: Maassregeln zur Verhütung von Anstauungen leerer Waarenwagen auf Knotenpunkten der verschiedenen Linien; Maassregeln zur Verhütung der häufigen Entzündung von Wagenachsen; Einführung eines allgemeinen Signalsystems auf sämmtlichen Bahnen usw.

Moskau-Brester Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht betrugen die Einnahmen im abgelaufenen Jahre 12 471 977 R. gegen das Vorjahr 1 286 110 Rubel mehr, die Betriebskosten 7 153 915 R. oder 337 520 R. mehr, der Ueberschuss 5 318 062 R. oder 948 590 R. mehr. Diese Summe hat in nachstehender Weise Verwendung gefunden: zur Reserve 106 361 R. (im Vorjahre 87 389 R.), Verzinsung und Tilgung der Stammaktien 598 278 (705 713) R., desgleichen der Moskau-Smolensk-Prioritäten 1 223 735 (1 404 726) R., desgleichen der im Besitz der Regierung befindlichen Prioritäten 2 908 653 R. (im Vorjahr reichte der Ueberschuss für diese Schuldpost nicht aus), für den Dienst des Betriebskapitals 145 050 R., für Vermehrung des Fahrparks und andere Ausgaben 115 009 R., zusammen 5 097 087 R. Die Hälfte des verbleibenden Restgewinns von 220 975 R. erhält die Regierung als Abschlagszahlung auf die in früheren Jahren geleisteten Garantievorschüsse, die andere Hälfte fliesst den Aktionären zu. Da das Aktienkapital nur 11 799 250 R. Metall umfasst (94 394 Stück Aktien à 125 R. Metall), so reicht jene Summe zur Zahlung einer Superdividende von 97 Kopeken für jede Aktie aus. Das auf Goldwährung lautende Anlagekapital beträgt 64 Millionen Rubel Metall, mithin erzielt die Gesellschaft infolge der Hebung des Rubelpreises bedeutende Ersparnisse.

Grosse Russische Eisenbahngesellschaft.

Die Bankhäuser Baring Brothers & Co. in London und Hope & Co. in Amsterdam haben eine neue von der Russischen Regierung garantirte 4 % steuerpflichtige Obligationsanleihe der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft im Nominalbetrage von 2,5 Millionen Pfund Sterling emittirt. Das Gesetz, welches diese Eisenbahngesellschaft zur Aufnahme dieser Anleihe ermächtigt, ist im Anfang dieses Monats veröffentlicht worden. Nach Inhalt desselben muss der ganze Erlös aus der Emission an die Regierung abgeführt werden, und zwar zur Deckung der seitens der Gesellschaft dem Staate geschuldeten Summen und zur Sicherstellung der Ausführung der der Gesellschaft vorgeschriebenen Arbeiten und Lieferungen.

Nachdem noch kürzlich gemeldet worden war, dass die Superdividende nur 60—70 Kop. betragen dürfte, ist dieselbe nunmehr endgültig auf 2 R. 67 Kop. festgestellt und in dieser Höhe bereits zur Auszahlung bekannt gegeben worden. Die Regierung hat schliesslich nicht nur ihre Beanstandung der vom Verwaltungsrath in die Abrechnung eingestellten Einnahmen aus dem Verkauf alter Schienen zurückgezogen, sondern sogar angeordnet, dass der darüber hinaus noch vorhandene Erlös aus den Restbeständen an alten, schon vor 1888 ausgewechselten Schienen noch nachträglich in das 1889er Gewinnkonto einbezogen werde. Dank dieser Anordnung stellt sich die Superdividende jetzt sogar noch etwas höher, als von der Generalversammlung am 26. Mai d. J. beschlossen war, und zwar beträgt das Mehr 35 Kop. (2 R. 67 Kop. gegen damals festgesetzt 2 R. 32 Kop.). Der Abschluss ergibt jetzt für das garantirte Netz über den gewährleisteten Dienst des Anlagekapitals hinaus einen Reinertrag von 1 174 396 R., wovon die Hälfte der Regierung als Abzahlung auf frühere Garantievorschüsse zufliesst, während die andere Hälfte (587 168 R.) der Dividendenmasse zugeschlagen wurde und nach Abzug der Rücklagen usw. zusammen mit den gewährleisteten 12 % des Ueberschusses der Nikolaibahn als erste Superdividende mit 1 R. 50 Kop. seit dem 1./13. Juli cr. zur Auszahlung gelangt, während die zweite Superdividende mit 1 R. 17 Kop. erst Ende d. J. vertheilt wird.

Erkenntniss des Sächsischen Ober-Landesgerichts zu Dresden.

v. O. **Ersatzanspruch aus dem Frachtvertrage. Zu § 76 1b und 4, und § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.*)** Thatbestand: Kläger liess eine zweitheilige, gusseiserne Riemenscheibe im Gewichte von 533,6 kg, die er zu dem angemessenen Preise von 213,20 ℳ dem Fabrikanten H. in N. abgekauft hatte, nach Auflösung des Handels, ohne sie benutzt zu haben, zurückgehen. Er lieferte deshalb die Scheibe in unverletztem Zustande am 28. Oktober 1885 auf dem Bahnhofe zu Oberlichtenau der Bahnverwaltung zur Beförderung an H. auf. Die Fracht dafür bis Niederschlema beträgt 7,70 ℳ Am letzteren Orte kam die Scheibe zerbrochen an und H. verweigerte deren Annahme. In der Eigenschaft als Brucheisen würde die Riemenscheibe einen Werth von 5,40 ℳ für je 100 kg ihres Gewichts haben. — Vom Kläger wurde die Verurtheilung des beklagten Staatsfiskus zur Bezahlung von 213,20 ℳ abzüglich der Fracht beantragt. — In der I. Instanz wurde der Beklagte unter Abweisung der Klage im übrigen zur Zahlung von 213,20 ℳ abzüglich der Fracht von 7,70 ℳ und des Brucheisenwerths der Scheibe von 28.80 ℳ, also von 176,70 ℳ verurtheilt. Mit der Berufung verlangte Beklagter nunmehr die Abweisung der Klage auch insoweit, als er verurtheilt worden ist. Die Berufung aber hatte keinen Erfolg. In dem Urtheil des Ober-Landesgerichts wird ausgeführt: „Der Beklagte, im Betriebe der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, hat am 28. Oktober 1885 vom Kläger als Absender die Verfrachtung einer Riemenscheibe an den Fabrikanten H. in Niederschlema übernommen. Während des Transports ist eine Beschädigung der Scheibe eingetreten. Die Behauptung des Beklagten, dass die Scheibe an sich und infolge fehlerhafter Konstruktion eine leicht zerbrechliche Sache und dem Bruche ohne jede äussere Veranlassung oder bei ganz unbedeutender Veranlassung ausgesetzt gewesen sei, ist durch das überzeugende Gutachten des Maschinenfabrikanten O. widerlegt worden. Dem Beklagten steht daher der Ausschliessungsgrund seiner Haftung aus Art. 395, 423 und 424 unter 4 des H.-G.-B.'s, verbunden mit § 67 im Eingange und unter 1 b des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 nicht zur Seite. Durch dasselbe Gutachten ist festgestellt, dass eine Verpackung der Riemenscheibe, bei deren Transporte auf der Eisenbahn zum Ausschlusse von Beschädigungen durch die gewöhnlichen Gefahren des Transports weder erforderlich, noch üblich gewesen sein würde. Damit erledigt sich der aus Mangel der Verpackung hergeleitete Einwand des Beklagten, ohne dass zu untersuchen wäre, ob Beklagter zu demselben nach Uebernahme der Scheibe im unverpackten Zustande und im Hinblick auf die Bestimmungen des Art. 424 unter 4 des H.-G.-B.'s, verbunden mit § 67 unter 3 des angezogenen Betriebsreglements, ohne eine einschlägige Erklärung des Klägers auf dem Frachtbriefe überhaupt berechtigt sein würde. — Im Mangel eines die Haftung ausschliessenden Grundes ist Beklagter verpflichtet, den Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der infolge der Beschädigung ersparten Unkosten (Art. 423 mit 396 Abs. 1 des H.-G.-B.'s und § 68 unter 4 des Reglements). Als solcher Werth in unbeschädigtem Zustande ist mit Recht der angemessene Kaufpreis zu Grunde gelegt worden, den Kläger bei Einkauf der Scheibe an deren Bestimmungsort bewilligt hatte. Da dieser Werth hinter dem Satze von 60 ℳ für 50 kg weit zurückbleibt, so kommen die besonderen Beschränkungen der Haftpflicht in Ansehung der Höhe des Satzes nicht in Betracht, welche nach § 68 des Reglements, gemäss Art. 427 unter 1 des H.-G.-B.'s, als in dem Frachtbetrage mitbedungen zu gelten hatten. Gegenüber der gesetzlich bestimmten und der Höhe nach fest geregelten Zahlungsverbindlichkeit des Beklagten besteht keine Verpflichtung des Berechtigten, Handlungen am Frachtgute vorzunehmen oder zu gestatten, durch welche der zu liefernde Ersatz eine Minderung erfahren könnte. Die Möglichkeit, die Beschädigung wiederum zu beseitigen, könnte daher nur bei der Feststellung des Werthes des Gutes im beschädigten Zustande Berücksichtigung finden. In letzterer Beziehung ist aber durch das neuerliche Gutachten O.'s erwiesen, dass die Scheibe in ihrem jetzigen Zustande durchgängig nur den Verkaufswerth von Brucheisen, mithin im Einverständniss der Parteien von 5,40 ℳ von je 100 kg des Gewichtes hat. Der hiernach vom Beklagten zu leistende Ersatz ist im angefochtenen Urtheile (zu Gunsten des Beklagten unter Kürzung des erwachsenen Frachtlohns) richtig auf 176,70 ℳ berechnet worden. — Zur Geltendmachung des Ersatzanspruches gegen den Beklagten ist Kläger ohne allen Zweifel berechtigt, nachdem der als Empfänger des Frachtguts benannte Fabrikant H. durch Verweigerung der Annahme des Guts es bisher abgelehnt hat, gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief angibt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Beklagten geltend zu machen (Art. 405 des H.-G.-B.'s), so dass das Frachtgut ausschliesslich zur Verfügung, auf Gefahr und Kosten des Klägers lagert (§ 61 des Reglements)." (Erk. des Sächs. Ober-Landesgerichts zu Dresden vom 4. Juli 1887; Wengler, Archiv für civilr. Entscheid. N. F. Bd. XI S. 581 ff.).

*) Erst ganz neuerlich veröffentlicht. Die Red.

Verschiedenes.

Das System Monier für Eisenbahnüberbrückungen in Oesterreich.

Zu dem Aufsatze in Nr. 72 S. 709 d. Ztg. über: „Die erste Anwendung des Systems Monier für Eisenbahnüberbrückungen in Oesterreich" erhalten wir noch folgende Mittheilung: Die in Rede stehenden Brücken werden von der Firma G. A. Wayss in Wien ausgeführt und die Protokolle, enthaltend die Resultate der Erprobungen, stehen auf Verlangen jedermann zur Verfügung bei: G. A. Wayss, Wien I, Maximilianstrasse 5, G. A. Wayss, Budapest, Podmaniczky utcza 23, Aktiengesellschaft für Monier-Bauten vorm. G. A. Wayss & Co., Berlin NW., Alt-Moabit 97, und deren Deutschen Filialen.

Auch bei den Eisenbahnbauten in Venezuela, Südamerika, hat das Moniersystem in Form von befahrbaren Poternen unter hohen Dammschüttungen, sowie zu Durchlässen von grossem Querschnitt eine ausgedehnte Anwendung gefunden.

Stadtbahn in Baltimore.

Eine neue Stadtbahn von 10 km Länge wird nach den „Engineering News" in Baltimore erbaut. Sie wird von einem beim Camden-Bahnhof im Süden der Stadt belegenen Punkte der Baltimore- und Ohio-Bahn zunächst in nördlicher Richtung mitten durch die Stadt gelegt, sodann in ostsüdöstlicher Richtung bis zu dem am Ostrande der Stadt gelegenen Bay View-Anschluss der genannten Bahn geführt. Die grösste Steigung wird 1 : 125 betragen, entsprechend der auf den sonstigen Strecken der Baltimore- und Ohio-Bahn vorkommenden stärksten Bahnneigung. Die Bahn liegt in 4 Tunnels, deren bedeutendster 2,5 km Länge hat, im übrigen aber so in Auf- und Abträgen, dass keine Strasse in Schienenhöhe geschnitten wird. Sie wird doppelgeleisig ausgebaut, der Oberbau aus 18,3 m langen und 40,8 kg/m wiegenden Schienen hergestellt. Die Gesammtkosten sind auf rund 24 Millionen Mark veranschlagt, die Eröffnung soll im Jahre 1892 stattfinden. („Centralblatt der Bauverw."

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind Eisenbahn-Bauinspektor, Baurath Niemann in Bromberg, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren, Baurath Wenderoth in Weissenfels, Baurath Viereck in Coblenz, Baurath Francke in Nordhausen, Baurath Beil in Thorn, Baurath Cramer in Breslau, Baurath Jacobi in Stettin, Buddenberg in Breslau, Buchholtz in Königsberg i. Pr., Vogel in Breslau, Bode in Magdeburg, Caesar in Altona, Fritze in Berlin, Wessel in Köln, Kluge in Köln, Lueder in Münster, Heis in Frankfurt a. M., du Plat in Hannover, Rennen in Köln, Koch in Berlin, Heinrich in Stettin, Schwedler in Erfurt und Crüger in Magdeburg zu Regierungs- und Bauräthen;

der Eisenbahn-Betriebsinspektor, Baurath Wagner in Wiesbaden, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren, Baurath Menadier in Braunschweig, Baurath Schmitz in Frankfurt a. M., Doulin in Breslau, Haass in Altona, Mackensen in Dirschau und Frederking in Braunschweig, die Eisenbahn-Maschineninspektoren, Baurath Sürth in Dortmund, Thiele in Leinhausen, Brosius in Breslau, Lamfried in Grunewald, Holzheuer in Bromberg, Attern genannt Othegraven in Dormund, Köhler in Witten, Erdmann in Magdeburg, Monjé in Speldorf, May in Berlin, Oestreich in Frankfurt a. M., Schaefer in Trier, Callam in Berlin, Reck in Ratibor, Müller in Berlin, Schlesinger in Köln (Nippes), Rustemeyer in Berlin, Eberle in Breslau, Passauer in Altona, Reichmann in Köln, Braun in Köln, Farwick in Magdeburg, Courtois in Berlin, Garbe in Berlin, Mertz in Bromberg, Meyer in Elberfeld, Meyer in Erfurt, Bork in Tempelhof, Schumacher in Potsdam, Kohn in Köln, Esser in Köln, Schmitz in Köln, Klopsch in Kattowitz und Keller in Düsseldorf zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse;

die Eisenbahndirektoren Willers in Breslau und Dr. jur. Fraude in Berlin und die Regierungsassessoren Middendorf in Coblenz, Jaschkowitz in Stettin, Schmale in Breslau, Krech in Görlitz, Lorenz in Hannover, de Cuvry in Halle a. S., Heintzmann in Wiesbaden, Dr. jr. Riesen in Breslau, Lehmann in Düsseldorf, Kringel in Kattowitz, Herrmann in Magdeburg, Kopp in Breslau, Dr. jur. Michaelis in Frankfurt a. M., Nierhoff in Weissenfels, Klewitz in Dortmund, Luckwald in Paberborn, Szyskowitz in Frankfurt a. M., Dr. jur. Wollenberg in Allenstein, Krüger in Hannover, Martini in Berlin, Knobloch in Stettin, Sommer in Essen, Reisewitz in Berlin, Offenberg in Saarbrücken, Greve in Berlin und Hoepner in Berlin zu Regierungsräthen;

ferner ist den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Röhner in Allenstein, Büscher in Lissa, Gottstein in Kattowitz, Horwicz in Hoyerswerda, König in Frankfurt am Main, Steigertahl in Braunschweig, Ehrenberg in Arnsberg, Vollrath in Halberstadt, Rieken in Berlin und Zinkeisen in Leipzig, sowie den Eisenbahn-Maschineninspektoren Weiss in Berlin, Dickhaut in Cassel, Köster in Hannover, Kohler in Neuwied, Jung in Limburg an der Lahn, Kielhorn in Posen, Becker in Hannover, Neuschaefer in Wiesbaden, Urban in Cassel, Klövekorn in Bromberg, Böcker in Oberhausen, Ulrich in Altona, Schneider in Neumünster, Franck in Bromberg, Vockrodt in Cassel, Müller in Witten, Hirsch in Erfurt, Eichacker in Siegen, Klemann in Guben, Bellach in Königsberg i. Pr., Schneemann in Leinhausen, Scheibke in Allenstein, Stösger in Stettin, Jähns in Köln, Brandt in Hamburg, Tilly in Paderborn, Oelert in Halberstadt, Eibach in Cassel, Liedel in Breslau, Trapp in Göttingen, Wolf in Greifswald, Heimann in Coblenz, Müller in Paderborn, Meyer in Magdeburg, Thomas in Magdeburg-Buckau, Stempel in Stolp, Hummell in Lingen, Claasen in Osnabrück, Lutterbeck in Berlin, Vossköhler in Schneidemühl, Schroeter in Cottbus, Wenig in Saarbrücken und Fank in Wesel der Charakter als Baurath verliehen worden.

Württemberg.

Die Stelle eines Vorstands der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde dem Ministerialrath von Balz unter Beförderung desselben zum Direktor übertragen. Der Finanzrath tit. Ober-Finanzrath Dopffel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist zum wirklichen Ober-Finanzrath befördert worden. Dem Betriebs-Bauinspektor, tit. Baurath Fuchs, Kollegial-Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde die Stelle eines bautechnischen Kollegialmitglieds bei dieser Generaldirektion unter Beförderung zum wirklichen Baurath übertragen. Dem Ober-Maschinenmeister tit. Baurath Klose ist die Stelle eines maschinentechnischen Kollegialmitglieds der Generaldirektion unter Beförderung zum Ober-Baurath übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die neuerbaute Strecke Dülken-Brüggen dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nach und von den Stationen Burgwaldniel, Amern und Brüggen, sowie lediglich eine Personenbeförderung von und nach Birgen, Schier und Born statt.

Der Fahrplan für die auf der Strecke Dülken-Brüggen verkehrenden Züge ist in dem bereits veröffentlichten Winterfahrplan vom 1. Oktober d. J. mitenthalten.

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 26. September 1890. (2136)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Oktober d. J. wird die neuerbaute Strecke Euskirchen-Münstereifel dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nach und von den Stationen Stotzheim, Arloff, Iversheim und Münstereifel, sowie lediglich eine Personenbeförderung ohne Gepäckabfertigung von und nach Weingarten statt.

Ausserdem ist ein Haltepunkt bei der Zuckerfabrik zu Euskirchen jedoch nur für die Arbeiterbeförderung nach und von der Fabrik eingerichtet. Der Fahrplan für die auf der Strecke Euskirchen-Münstereifel verkehrenden Züge ist in dem bereits veröffentlichten Winterfahrplan vom 1. Oktober d. J. mit enthalten.

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 26. September 1890. (2137)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der neue Hauptbahnhof in Münster i. W. für den gesammten Personen-, Güter-, Vieh- etc. und Privatdepeschen-Verkehr eröffnet und werden an demselben Tage die bisherigen beiden Bahnhöfe (Köln-Minden und Westfäl.) daselbst für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Eine Aenderung der Tarifsätze im Verkehr mit Münster tritt vorläufig nicht ein.

Die Betriebsleitung des neuen Hauptbahnhofes wird vom genannten Tage ab dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (W.-Br. zu Münster übertragen.

Köln, den 26. September 1890. (2138)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Oktober 1890 wird die zwischen den Stationen Reichenau i. B. und Langenbruck der Südnorddeutschen Verbindungsbahn liegende Haltestelle „Radl" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Wien, am 26. September 1890. (2139)

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind die dortseitigen Haltestellen Gressweiler und Heiligenberg vom 1. Oktober d. J. ab zur Abfertigung von Eilstückgut ermächtigt.

Berlin, den 27. September 1890. (2140)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. werden die im Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Dessau belegenen Haltepunkte Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück als Haltestellen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, die drei letztgenannten Haltestellen auch für den Gepäckverkehr eröffnet. Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Ausserdem werden die Haltestellen Jütrichau, Mosigkau, Prühlitz, Schwarzkollm und Plessa für den Privat-Depeschenverkehr eingerichtet.

Tarife werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 25. September 1890. (2141)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Alt-Ranft für den Stückgut- und Viehverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Haltestelle Alt-Ranft für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr und für den Viehverkehr eröffnet.
Berlin, im September 1890. (2142MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn sowie der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und den Badischen Uferstationen des Bodensees anderseits tritt am 1. Oktober l. J. ein neuer, zum grossen Theil ermässigte Frachtsätze enthaltender Tarif in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. Mai 1888 nebst Nachträgen aufgehoben wird.
Karlruhe, den 23. September 1890.
Generaldirektion. (2143)

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 5. Oktober bis 31. Dezember l. J. ist für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, ab Stationen der Schweizerischen Nordostbahn nach Stationen der Badischen Bahn ein temporärer Ausnahmetarif erschienen.
Derselbe kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 25. September 1890. (2144)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 20 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.
Derselbe enthält neue bezw. anderweite Tarifsätze für Stationen der Mecklenburgischen Südbahn, sowie für die Stationen Karow, Kargow und Waren, Aufnahme der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Bahn in den Ausnahmetarif 21 für Düngemittel etc., Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.
Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.
Hannover, den 23. September 1890. (2145)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Bromberg-, Frankfurt am Main-, Hannover-Erfurt, sowie Berlin-Mitteldeutscher Verkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint Nachtrag VIII zum Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen.
Derselbe enthält u. a. Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, gültig vom 1. Januar 1891,
neue Entfernungen für die zur Eröffnung gelangenden Haltestellen Emleben, Gross-Zschocher Preuss. Staatsb., Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück (Gross-Zschocher gültig vom 1. November 1890),
zum Theil ermässigte Entfernungen für Leipzig (Berliner, Eilenb., Magdeb. und Thüringer Bhf.) sowie für Wolfsgefärth,
Aufnahme der Stationen Dommitzsch und Pratau in den Ausnahmetarif 4 für gebrannte Steine, der Station Pretzsch in den Ausnahmetarif 6 für Kies und der Station Trebbichau in den Ausnahmetarif 13 für Braunkohlen etc., sowie Berichtigungen.
Der Nachtrag ist bei den Güter Abfertigungsstellen käuflich zu haben.
Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.
Erfurt, den 25. September 1890. (2146)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. An Stelle des Hessisch-Württembergischen Gütertarifs vom 1. Juli 1885 nebst Nachträgen tritt am 1. Oktober d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 14. November d. J. bestehen. Der fragliche Tarif ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zum Preise von 1,50 ℳ zu erhalten.
Mainz, den 25. September 1890. (2147)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Vom 10. Oktober d. J. an wird die Station Komjáth (Oe. U. St. E. G.) in den Ausnahmetarif 1 der Tarifhefte 1 und 4 für die Beförderung von Weintrauben und frischem Obst nach Chemnitz, Dresden, Freiberg, Plauen i/V., Zwickau, Leipzig und Zittau aufgenommen.
Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.
Dresden, am 26. Sept. 1890. (2148)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen der diesseitigen Station Riedöschingen einerseits und den Stationen Frankfurt a. M. M. N. B., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen Viehhof und Sprendlingen M. N. B. andererseits in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und das diesseitige Tarifbüreau.
Karlsruhe, den 25. September 1890. (2149)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Am 1. Oktober d. J. gelangen direkte Ausnahmefrachtsätze für Puddelofen-, Schweissofen-, Konverter-, Frischfeuerschlacken und Kiesabbrände in Mengen von mindestens 10000 kg auf den Frachtbrief und Wagen von Chlumetz-Pilar (K. K. Oesterr. Staatsbahn) nach O. S. Hochofenstationen zur Einführung. Der Ausnahmesatz nach Königshütte beträgt z. B. 1,29 ℳ für 100 kg. Ueber die Höhe der übrigen Sätze ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen Auskunft.
Breslau, den 26. September 1890. (2150)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Für Eisenschlackentransporte in Ladungen zu 10000 kg zwischen Hammerau und Beuthen O.-S., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze ist ein gemeinsamer Ausnahmefrachtsatz von 1,64 ℳ pro 100 kg zur Einführung gelangt.
München, den 23. September 1890. (2151)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hannover-Oberhessischer Verkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VII zum Hannover-Oberhessischen Gütertarif in Kraft, über dessen Inhalt die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.
Giessen, den 25. September 1890. (2152)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für Eisenerze aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der 6. Nachtrag, welcher u. a. Eisenerz-Frachtsätze von den Stationen Morsbach bei Wissen, Volperhausen und Wisserhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und Berichtigungen enthält. Von den letzteren tritt diejenige des Eisenerz-Frachtsatzes Gelnhausen-Nassau erst mit dem 15. November d. J. in Kraft.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.
Köln, den 26. September 1890. (2153)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Köln (linksrheinisch) sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn, der priv. Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linie) und der K. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der Arad-Temesvárer Bahn) andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Ungarischen Verkehr (Theil III, Hefte I, II und III) vom 15. Oktober 1885 und der Ausnahmetarif für den Ungarisch-Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holzverkehr vom 1. Dezember 1882 nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.), Elberfeld und Köln (linksrheinisch) sowie der Eisern-Siegener Bahn beziehen, aufgehoben werden.
Durch den neuen Tarif wird die direkte Abfertigung von Gütern zwischen verschiedenen Stationsverbindungen wegen zu geringen Verkehrs aufgehoben; im übrigen werden fast durchweg Frachtermässigungen und nur in einzelnen Fällen geringe Frachterhöhungen eingeführt.
Für diejenigen Verkehrsbeziehungen, für welche der neue Tarif erhöhte oder keine Frachtsätze mehr enthält, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1890 in Gültigkeit.
Der neue Tarif, welcher im Theil II, Heft 2 Frachtsätze für den Klassengutverkehr, im Theil III Heft 2 Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und im Theil IV Ausnahmefrachtsätze für Holz, Rinden und Stroh enthält, ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zum Preise von 2,50 und 1,50 ℳ käuflich zu haben.
Köln, den 25. September 1890. (2154)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.) etc. -Hannover. Am 1. Oktober d. J. werden die neu eröffneten Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) Wisserhof, Volperhausen und Morsbach bei Wissen in den Gütertarif für

den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 26. September 1890. (2155)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. An Stelle des Tarifs vom 15. April 1888 gelangt am 1. Oktober d. J. ein neuer Verbandsgütertarif mit theilweise ermässigten Frachtsätzen zur Einführung, welcher von den Verbandsstationen zum Preise von 0,50 ℳ käuflich zu beziehen ist.

Schwerin, den 25. September 1890. (2156)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober 1890 kommen für den Direktionsbezirk Bromberg zur Einführung:

1. Der Nachtrag 12 zum Kilometerzeiger vom 1. April 1888, enthaltend Entfernungen für Bujaken P. H. und Sehlen, sowie einzelne Berichtigungen. Die durch letztere in einem Falle herbeigeführten Erhöhungen treten erst mit dem 15. November 1890 in Kraft.
2. Besondere Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Holz im Verkehr zwischen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stettin einer- und Sehlen andererseits, welche bei den Stationen unseres Bezirks zu erfahren sind. (2157)

Bromberg, den 24. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 26. September/8. Oktober 1890 tritt für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von Stationen der Libau-Romny-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser via Gomel-Brest-Praga-Illowo ein direkter Tarif in Kraft. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben. (2158J)

Danzig, am 26. September 1890.
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Oktober d. J. ab erhalten die Stationen Wilkau und Zwickau mit der Böhmischen Westbahnstation Horowic direkten Verkehr für Getreide (Ausn.-Tarif 5). Als Frachtsätze gelten diejenigen für Zdic-Wilkau bezw. Zwickau.

Dresden, am 25. September 1890. (2159)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Oktober 1890 wird der direkte Verkehr zwischen Station Cüstriner Vorstadt des Direktionsbezirks Bromberg und Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn durch Einführung von Frachtsätzen für sämmtliche Tarifklassen erweitert. Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, die gewünschte Auskunft.

Berlin, den 24. September 1890. (2160 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koks-Verkehr. In dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Mährischen Grenzbahn vom 1. August 1885 kommen vom 1. Oktober 1890 ab bis auf weiteres die für den Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 175/80 vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Berlin, den 25. September 1890. (2161 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Heft 2. Mit dem 15. Oktober d. J. wird die Station Bogumilowice der Galizischen Carl Ludwigbahn in den Ausnahmetarif 6 (Erze) des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 27. September 1890. (2162)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Am 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab kommen für Niederschlesische Steinkohlen- und Kokssendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Stationen der Neubaustrecken Reisicht - Waltersdorf, Sagan - Freystadt Ndr.-Schl. und Glatz-Rückers-Reinerz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau neue Frachtsätze und nach den Stationen Buchwald, Sprottau, Waltersdorf und Quaritz theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber diese Tarifsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Näheres zu erfahren.

Berlin, den 25. September 1890. (2163 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben in Nr. 64 unter I. Amtliche Bekanntmachungen Zahl 1809 wird bekannt gegeben, dass der Frachtsatz für Märbel, Griffel und Schiefertafeln in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen von München C. B. nach Ludwigshafen a/Rh. transit 1,48 ℳ pro 100 kg beträgt.

München, den 23. September 1890. (2164)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinischer) etc.-Bromberg etc. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 14 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1885 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Morsbach bei Wissen, Sudmühle, Volperhausen und Wisserhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie Birten, Goch, Hassau, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn und Sehlen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) für die Station Hilden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinischer). Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Sudmühle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) treten erst 15. Oktober d. J. in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 29. September 1890. (2165)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrh.)

Nassau-Badischer Güterverkehr. Die in dem neuen Gütertarif für den Nassau-Württembergischen Verkehr enthaltenen Sätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen gelten vom 1. Oktober d. J. soweit dieselben niedriger sind, als die bisherigen Frachtsätze, auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2166)

Frankfurt a/M., den 25. Sept. 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schliessung der Station Düsseldorf Rh. für den Frachtgut-Verkehr. Am 1. November d. J. wird die Station Düsseldorf Rh. unter Aufhebung der betreffenden Tarifsätze für den Frachtgutverkehr geschlossen und der letztere von diesem Tage ab auf dem neuen Bahnhofe Düsseldorf zu den für diesen bestehenden Frachtsätzen abgefertigt werden.

Für den Eilgutverkehr und die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt die Tarifstation Düsseldorf Rh. einstweilen noch bestehen.

Köln, den 25. September 1890. (2167)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreich.-Ungar. Eisenbahnverband. Neue Tarife. Am 15. Oktober l. J. treten neue Tarife Theil II — Heft 1 A, 2 A u. 3 A im Oesterr.-Ung. Eisenbahnverbande in Kraft.

Das Heft 1 A enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den gesellschaftlichen Ungar. Stationen (ausschliesslich der Gemeinschaftsstationen Budapest, Köbánya, Szeged und Temesvar) einerseits und den gesellschaftlichen Oesterr. Stationen, sowie den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Kommerzialbahnen, Böhm. Nordbahn, Kaiser Ferdin.-Nordbahn (Brünn u. Holubitz), K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Prag, Sigmundsherberge-Horn u. Stadt Iglau) andererseits.

Das Heft 2 A enthält Frachtsätze für die obengenannten Ungar. Gemeinschaftsstationen im Verkehre mit Stationen der oben genannten Oesterr. Bahnen.

Das Heft 3 A enthält Frachtsätze zwischen Stationen der K. Ungar. Staatsbahnen einerseits und Stationen der obengenannten Oesterr. Bahnen andererseits.

Durch diese neuen Tarife werden die im Oesterr.-Ung. Verbandstarife Theil II — Heft vom 1./2. 1884 u. in den Nachträgen hierzu enthaltenen Frachtsätze, soweit die genannten Relationen in Frage kommen, aufgehoben und bleiben die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Bahn, Kaiser Franz Josefbahn (exclus. Prag u. Sigmundsherberge-Horn), Dux-Bodenbacher Bahn, Prag-Duxer Bahn und Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, sowie die Ausnahmetarife noch weiter in Kraft. — Ferner werden die direkten Frachtsätze zwischen Stationen der K. Ungar. Staatsbahnen einerseits und Stationen Oesterr. Bahnen andererseits vom 1. April 1889 aufgehoben.

Exemplare werden demnächst bei den betreffenden Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, den 27. September 1890. (2168)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ unter Berücksichtigung

der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	Bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
Arnau	1,43 ℳ	1,29 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach		
Arnau	1,38 „	1,24 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. September 1890. (2169)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. tritt ein neuer Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr via Aussig bezw. Bodenbach, sowie der Nachtrag II zum Tarife für den Braunkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. in Kraft, welcher ersterer gegenüber dem seitherigen Tarife vom 1. Oktober 1889 wesentliche Ermässigungen der Frachtsätze, letzterer in der Hauptsache die bereits im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Grosspriesen - Wernstadt - Auscha enthält.

Exemplare dieses Tarifes und des Nachtrages sind durch die gefertigte Direktion zu bekommen.

Teplitz, am 29. September 1890. (2170)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen

Oesterr. - Ungar. - Französ. Eisenbahnverband. Einführung des Tariftheils III, Heft 1 und 2 und des Tariftheils IV, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. werden im Oesterr. - Ungar. - Französ. Eisenbahnverbande folgende Tarife eingeführt:

Tariftheil III, Heft 1 und 2, enthaltend Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Malz, Oelsaaten, dann gebrauchte Getreide- und Mehlsäcke,

Tariftheil IV, Heft 1 und 2, enthaltend Ausnahmetarife für Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz;

und zwar umfasst:

Tariftheil III, Heft 1 den Verkehr mit Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien), der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft (Oesterr. Linien) und der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Linien Wien-Bruck a/L. und -Marchegg),

Tariftheil IV, Heft 1 den Verkehr mit Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien),

Tariftheil III, Heft 2 und Theil IV Heft 2 den Verkehr mit Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien) der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien) und der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch werden die Ausnahmetarife Nr. 14 (Getreide) und Nr. 15 (Holz) des vom 1. August 1887 gültigen Nachtrags 8 A zu Tariftheil III für den Oesterr. - Ungar.- und Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverband aufgehoben und ersetzt.

Von den Tarifen des Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverbandes bleiben ab 15. November 1890 nur mehr in Kraft:

1. die Frachtsätze für die Stationen Prag (B. W. B., Bubna, Sandthor, Smichov B. E. B.), und Prag (Staatsbahnhof) in dem vom 1. August 1887 gültigen Nachtrage 4 zu Theil II (Eilgut-Spezialtarif);
2. die Frachtsätze für die Stationen Pilsen, Prag (B. W. B.), Prag (Bubna, Sandthor und Smichov B. E. B.) im Ausnahmetarife Nr. 17 (diverse Artikel, Ordn.-Nr. 1, 2, 14, 15) des vom 1. August 1887 gültigen Nachtrages 8 A zu Theil III;
3. der gesammte Nachtrag 8 B zu Theil III, gültig vom 1. August 1887.

Exemplare der neuen Tarife sind im Auskunftsbüreau der K. K. Oe. Staatsbahnen, Wien, Johannesgasse, und bei den betheiligten Bahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 26. September 1890. (2171)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. November 1888 tritt am 1. Dezember d. J. ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen nachstehende Aenderungen herbeigeführt werden:

1. Im Verkehr von und nach Berlin-Charlottenburg - Zoologischer Garten-Friedrichstrasse - Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof erfolgt die Berechnung des Personenfahrgeldes und der Gepäckfracht für die Preussischen Staatsbahnstrecken — unter Wegfall der bisherigen festen Zuschläge — auf Grund der Entfernung der Stationen Berlin-Friedrichstrasse und, soweit es sich um die Durchfahrt durch Berlin über die Stadtbahn handelt, unter Einrechnung der Stadtbahnlänge.

2. Im Verkehre von und nach Moskau über Thorn-Alexandrowo-Warschau-Brest ist ausserdem anstatt der Entfernung Ottlotschin im Verkehr von Russland und der Entfernung Alexandrowo im Verkehre nach Russland die Entfernung Preussisch - Russische Grenze der Berechnung der beiderseitigen Antheile zu Grunde gelegt worden.

3. Im Verkehre zwischen Köln einerseits und St. Petersburg und Moskau über St. Petersburg andererseits ist für die Strecke Köln-Berlin die beliebige Benutzung folgender Verkehrswege zugelassen: „Düsseldorf-Oberhausen-Hamm-Stendal oder Ohligs Elberfeld-Soest-
(Schöningen
oder Oschersleben
oder Hameln-Hildesheim-Braunschweig)
Magdeburg-Potsdam und Berlin-Königsberg-Wilna".

Die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten zwischen Köln und St. Petersburg wird derjenigen der Fahrkarten zwischen Köln und Moskau über St. Petersburg gleichgestellt und auf 10 Tage festgesetzt.

Durch die oben angeführten Aenderungen werden die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze theilweise erhöht, theilweise ermässigt. Das Nähere hierüber ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 1. Oktober 1890. (2172)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch - Russischen Eisenbahnverbandes.

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen Posen (Gerberdamm) und Schwersenz/Kobelnitz gelegene bisherige Güterladestelle Glowno auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund des Kilometerzeigers und der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Bromberg.

Die Abfahrtszeiten der Züge von Glowno sind in dem vom 1. Oktober d. J. gültigen Fahrplan enthalten.

Näheres ist auf den Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 27. September 1890. (2173)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu beschaffen sind:

250 000	Stück = ungef. 220,00 t Laschenschrauben Prof. IV/V,
60 600	Stück = ungef. 20,60 t dergleichen Prof. III/III b,
82 200	Stück = ungef. 25,69 t dergleichen Prof. I a/I b,
3 158 000	Stück = ungef. 903,19 t Doppelkopfnägel Prof. V,
9 000	Stück = ungef. 3,13 t dergleichen längere,
740 000	Stück = ungef. 140,60 t dergl. Prof. I a/I b, einschl. 1 000 Stück längerer.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. IV.)

Die Anlieferung hat in monatlich nahezu gleichen Theilen zu erfolgen, und zwar für die Profile III bis V in der Zeit vom Dezember 1890 bis Ende Juni 1891 und für die Profile I a/I b vom Monat April bis Ende September 1891.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen können im Ingenieur - Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel A, Erdgeschoss) eingesehen, von dort auch für eine Gebühr von je 30 ₰ bezogen werden.

Die Preisangebote, für jede Materialsorte einzeln gültig, sind mit der Aufschrift „Angebot auf Kleineisen" spätestens am 18. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion kostenfrei abzugeben und werden mit Ablauf dieser Stunde in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zu und mit dem 3. November d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebots nicht empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 25. September 1890. (2174)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

6. Offene Stellen.

Gesucht: ein für die Stelle eines Ingenieur-Assistenten sich eignender, in der Praxis erfahrener Techniker, welcher eine Baugewerkschule besucht hat, auch mit den gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten an Lokomotiven und Wagen vertraut ist.

Lübeck, den 27. September 1890. (2175)
Verw. d. Eutin-Lübecker Eisenb.-Ges.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die diesseitige Bahnhofswirthschaft zu Leipzig — Eilenburger Bahnhof — soll vom 1. Januar 1891 ab neu verpachtet werden.

Die Bedingungen nebst Vertragsbestimmungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von dem Büreauvorstand hierselbst bezogen werden.

Angebote sind unter genauer Beachtung der Bedingungen bis zum 20. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr an uns einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen. (2176)

Halle a/S., den 17. September 1890.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren (Rheinland), betr. Pause-Leinwand, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 78. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Oktober 1890.

Inhalt:

Zur Tarifreform.

Nr. 45 S. 453 d. Ztg. bringt eine frisch anmuthende Besprechung über einige Abschnitte meiner Mittheilungen „zur Tarifreform“ und zwar über die Eingangsworte und das bezüglich des Personenverkehrs Angedeutete.

Dem Herrn Verfasser der Entgegnung ist die Absicht meiner Mittheilungen entgangen, welche bei der Knappheit ihrer Fassung allerdings manches Wissensnothwendige voraussetzten: Es sind u. a. die gleichzeitig auftretenden Wünsche nach stetiger Vermehrung der Schnellzüge, Verminderung der Fahrpreise, Fortfall des Schnellzugzuschlages usw., welche mir Anlass gaben im Eingange der Mittheilungen zu bemerken, dass es bei Neubildung der Personenbeförderungssätze nicht etwa darauf ankomme, die Mehreinnahmen zu vermeiden oder irgendwie herabzumindern, sondern um die Feststellung einer entsprechenden Gegenleistung für eine bestimmte Leistung; damit die eine zur anderen in einem gewissen Abhängigkeitsverhältniss stehe, also nicht gleichzeitig Verminderung der ersteren bis zur Verwischung jedes Unterschiedes und Erhöhung der letzteren in Aussicht zu nehmen sei.

Theuer und billig beziehen sich stets auf preiswürdig und verhalten sich wie Plus und Minus zum mittleren Tagespreise. Billig kaufen heisst eine Waare unter dem mittleren Tagespreis bezahlen; eine billige Leistung fordern, heisst den Werth derselben zu niedrig schätzen, nicht preiswürdig zahlen wollen. „Billig und schlecht“ haben sich seit Reuleaux' Ausspruch für immer in dem Sinne zusammengefunden, dass in der Regel unter dem mittleren Tagespreis auch unter dem mittleren Verbrauchswerth bedeutet.

Billig gehört auf den Jahrmarkt; wer etwas gutes will, mag als verständiger Haushalter das Theure vermeiden, aber preiswürdig zu zahlen sich entschliessen; wer etwas besseres, das beste will, muss sich klar sein, dass dies mehr kosten wird als das Gute.

Ich nehme an, dass im allgemeinen bei der Schätzung der Eisenbahnleistungen, die hier in Frage kommen: die eines Personenzuges und die eines Schnellzuges, nicht viel erwogen wird und mache am allerwenigsten der Bevölkerung hieraus einen Vorwurf. Ein Vorwurf würde voraussetzen, dass ich angenommen, die Forderung sei wider besseres Wissen der entgegenstehenden Gründe ausgesprochen, was offenbar nach der Entgegnung auch für einen Theil der Fachgenossen nicht zutrifft.

Von solchen Zügen, die bisher langsamer gefahren wurden, schneller gefahren werden können oder jetzt schneller gefahren werden, konnte wohl bei der scharf gekennzeichneten Zusammenstellung von „schnell, sicher, billig“ nicht die Rede sein.

Es ist selbstverständlich, dass sich im Laufe der Zeit durch vervollkommnete Maschinen, Brems-, Signal-, Oberbaueinrichtungen und besonders dahin gehörend die Gesammtverhältnisse zu gunsten der Leistung, also auch der Gegenleistung verschoben haben und vielleicht noch weiter verschieben, also

auch an eine allgemeine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bezw. an eine Verminderung der Fahr- und Frachtpreise gedacht werden kann, soweit eine Mehrausgabe für die Verbesserungseinrichtungen und die erhöhte Leistung nicht der Herabsetzung entgegen steht.

Auf Grund dieser Erkenntniss habe ich mich dafür ausgesprochen, einen neuen zutreffenden Durchschnittssatz, d. h. wirthschaftlich gesprochen den heutigen, mittleren Tageswerth der Leistung zu ermitteln und bei Berechnung der Einzelreisekarte anzuwenden.

Wer ohne sich dieses Grundes bewusst zu sein, nur um das heidenmässig viele Geld von den Kassen fern zu halten, dennoch fordert, thut dies als Gemüthsmensch; er fordert leichthin und meist zu viel. Ob derselbe als Menschenfreund handelt, ist zweifelhaft. Die stete Berufung darauf, dass die Billigkeit viele zum Reisen bestimmen wird, die sonst keine Veranlassung hierzu haben, beweist eher das Gegentheil. Unsere Eisenbahnen bedürfen weder des Spargroschens der Menge, noch ist erwiesen, ob diese Massenbewegung den Bahnen nicht mehr kostet als einbringt, wirthschaftlich der Bevölkerung nicht mehr schadet als nützt.

Bedenklich ist es aber, die Ermittelung der Preisfrage jeder Eisenbahnfachlichkeit zu entkleiden, sie als eine rein finanzielle aufzufassen, im Eisenbahnkörper zwei von einander unabhängige, einander nicht verstehende, uneinheitlich wirkende Lebewesen anzunehmen: das finanzielle und das fachmännische; das erstere spekulativ, mit vollem Winde in neuem Fahrwasser segelnd, das andere an vorgefassten Meinungen kränkelnd, langsam hinterdrein vom Strome getrieben.

In der Entgegnung erklärt der Herr Verfasser als das Ergebniss seiner Betrachtungen: „es sei nicht wohl ersichtlich, dass die Schnelligkeit die Billigkeit auch nur beschränke oder umgekehrt; und ebenso sei es zweifellos, dass durch das schnellere Fahren an sich die Sicherheit des Betriebes in keiner Weise beeinflusst wird."

Diese beiden Sätze, in das Gegentheil umgeschrieben, würden nach meiner Auffassung viel zutreffender sein, und wenn ich auf eine Richtigstellung eingehe, geschieht es, weil diese Behauptungen aus Eisenbahnkreisen hervorgegangen sind und ich in diesen nicht den Glauben bestehen lassen möchte, als sei mit solchen frohmüthigen Behauptungen überhaupt für die Sache etwas gethan.

Der Herr Verfasser der Entgegnung behandelt die Frage der Betriebssicherheit so überzeugt als unabhängig von der Schnelligkeit, dass ich anzunehmen versucht bin, ihm ist unbekannt geblieben, dass seit dem Beginn des Betriebes mit gleichzeitig mehreren Zügen und dem Verlassen der langsamsten Gangart sich die besten Köpfe unablässig bemüht haben durch Erfindungen aller Art auf mechanischem Wege das nothwendige Maass von Sicherheit zu erreichen, welches der Mensch wegen der leider mit ihm geborenen Fehlbarkeit nicht zu gewährleisten schien; dass die Zugeständnisse bezüglich der Schnelligkeit darauf beruhen müssen, dass die vorgenannten Einrichtungen für ausreichend zur Sicherung des Betriebes erachtet werden, dass die vollkommenste Abhängigkeit zwischen Sicherheit und Schnelligkeit besteht, und dass Zu- und Abnahme im umgekehrten Verhältnisse zu einander stehen, die Summe aller Vorsichtsmaassregeln etwa als das Gegengewicht zu betrachten sein möchte, um den Ausgleich zwischen Schnelligkeit und Sicherheit zu finden. Die Sicherheit ist keineswegs etwas dem Fahrdienste Innewohnendes, welches sich von selbst mit der Schnelligkeit der Bewegung im erforderlichen Verhältnisse steigert, sie ist das grosse Fragezeichen, welches gebieterisch die Antwort fordert, bevor daran gedacht werden kann, eine weitere Vermehrung der Fahrgeschwindigkeit namentlich mit schweren Zügen und schweren Maschinen ein- und durchzuführen, und dies letztere bedeutet wieder Preisverminderung oder Mehrleistung ohne Preiserhöhung.

Um den Zusammenhang zu verstehen, empfehle ich den Andersdenkenden die Durchsicht der unlängst bekannt gemachten Amerikanischen Unfallstatistik, der Fahr- und Frachtsätze schnellfahrender Englischer Bahnen u. a. m.

Es handelt sich für mich nicht um die Feststellung irgend welcher Fahrpreissätze nach willkürlichen oder gar spekulativen, nicht fachmännischen Auffassungen; auch handelt es sich nicht um schnelleres Fahren an sich, mit dem überhaupt nichts anzufangen ist. Erst wenn eine Nutzleistung mit dem Fahren verbunden ist, erhält dasselbe einen rechnerischen Werth, kann von einer Leistung im Sinne einer Gegenleistung die Rede sein: es handelt sich also um die thatsächliche Fahrgeschwindigkeit eines wirklichen Eisenbahnzuges, um die Bedingungen seiner sicheren Durchführung.

Je grösser die Fahrgeschwindigkeit eines Zuges sein soll, desto mehr wird mit Rücksicht auf die sichere Durchführung — dazu gehört bekanntlich und nicht in letzter Linie die genaue Innehaltung des Fahrplanes — bei sonst gleichen Verhältnissen die Zugbelastung vermindert, also die Zahl der Wagen, mithin auch die der Sitzplätze und der zuzulassenden Reisenden, d. h. der zahlenden, beschränkt werden müssen.

Da die Beförderungskosten der gleiche Entfernungen durchlaufenden Personen- und Schnellzüge annähernd die gleichen sind, statt vieler aber wenige das gleiche aufbringen müssen, folgt weiter, dass der Antheil des einzelnen ein grösserer sein wird. Dies ist klar und selbst in ihrer Allgemeinheit eine alte Geschichte, die, wenn sie in Vergessenheit kommt, in freundliche Erinnerung gebracht werden muss, was ich gethan habe und wiederhole.

Leider sind es nicht diejenigen, welche den Schnellzug fordern, wohl aber die Reisenden, die denselben benutzen, welche die Kosten aufzubringen haben; dies sollten die Fordernden bedenken und ferner, dass es ungerecht wäre von den Reisenden der gewöhnlichen Züge zu beanspruchen, dass sie den Fehlbetrag decken helfen, während sie die Schnellzugreisenden und mit Recht als bevorzugt betrachten. Von den Personenzügen aus sehen sie dieselben in bestausgestatteten Wagen möglichst bequem untergebracht an sich vorübereilen und bei gelegentlichen Unregelmässigkeiten haben sie überdies die auf die gewöhnlichen Züge zurückfallenden Verspätungen auszutragen.

Darum sollte bei Gesuchen um Einlegung schnellfahrender Züge (heute sagt man Blitzzüge) auf Linien, welche technisch Schwierigkeiten bieten und bei Gesuchen um Vermehrung solcher Züge auf Linien von unzureichender Verkehrsdichtigkeit, gleichzeitig an die Pflicht erhöhter Gegenleistung gedacht, dieselbe auch willig anerkannt werden.

Welche Züge als Schnellzüge im Sinne der höheren Fahrsätze zu betrachten sind, möchte sich aus der Formel ergeben: diejenigen, bei welchen mit Rücksicht auf die erhöhte Fahrgeschwindigkeit die normale, für gewöhnliche Fahrpreise zutreffende Streckenbelastung verringert werden muss. Diese Formel ist auch zutreffend für solche Züge, in denen zur Ausnutzung der Zugkraft Eilgut-, Viehwagen usw. laufen; fällt dieser Einnahmeausgleich zum Zweck der schnellen Durchführung des Zuges fort oder muss die Zugkraft, falls dieser Ausweg im bestimmten Falle zulässig ist, aus gleichem Grunde durch planmässige Einstellung einer zweiten Maschine vermehrt werden, so ist der Zug als Schnellzug anzusehen und mit Schnellzugpreisen zu bedenken.

Aus der Fahrzeit allein kann man überhaupt nicht beurtheilen, welches ein gewöhnlicher, welches ein Schnellzug ist.

Von Erstfeld nach Göschenen und von Berlin nach Köln sind die Fahrgeschwindigkeiten der Schnellzüge so verschieden wie die Steigungsverhältnisse der beiden Linien; ein Zug dagegen, der, weil er eine Anzahl Haltepunkte durchfährt und infolge dessen eine erhöhte, aber die Normalbelastung nicht beeinflussende Zuggeschwindigkeit erhält, ist darum doch kein Schnellzug, sondern ein beschleunigter Zug, ein Entlastungszug für den Ortsdienst.

Es ist zweifellos, dass auf besonders hierfür geeigneten Linien mit besonders hierfür geeigneten Maschinen und Wagen ein Zug selbst mit einer Geschwindigkeit von 100 km und mehr in der Stunde gefahren werden kann; indess würde dies als eine Probeleistung bezüglich der Sicherheitsvorrichtungen des festen und rollenden Materials und des Personals aufzufassen und zu empfehlen sein, bezüglich der Unfallstatistik eine weitere Auffassung zuzulassen. Die Nutzleistung, und auf diese kommt es doch wesentlich an zur Begründung des Kostenpunktes, der Billigkeit, würde nach Zahl der beförderten Achsen, also auch der beförderten Reisenden, eine sehr geringe sein.

Derartige Züge sind zwar für das Durchfahren grosser Abstände ohne Anhalt gedacht, müssen aber, wie jeder andere bewegte Zug bei jedem gegebenen Anlass, im stärksten Gefälle der Strecke, die sie durchfahren, bei den denkbar ungünstigsten Witterungsverhältnissen, Niederschlägen, Glatteis, d. h. in Fällen, in denen die beste Bremseinrichtung unzureichend wirkt, in möglichst kürzester Zeit zum Stehen gebracht werden können, 10 m mehr oder weniger können Zerstörung oder Rettung bedeuten.

Es sind also ausser der Zuggeschwindigkeit und dem Zuggewicht noch verschiedene andere Dinge bei der Rechenaufgabe zu berücksichtigen, die sämmtlich Beschränkungen der Geschwindigkeit oder der Belastung aus Sicherheitsgründen, alsdann also Verminderung der Zahlenden bedeuten.

Was für 100 km Fahrgeschwindigkeit auch jeder Nichtfachmann als richtig zugeben wird, gilt im Verhältniss übertragen für weniger, aber doch schnellfahrende, gilt allgemein für alle Züge.

Und wie urtheilen die öffentliche Meinung und die Richter bei Anlass von Unfällen?

Man denke einen mit tausend Reisenden besetzten Personen- oder Vergnügungszug, der, sei es infolge des Irrthums eines Beamten, sei es in Veranlassung eines Schienen-, Achs- oder Radreifenbruchs, einen Zusammenstoss oder eine Entgleisung erleidet, Zerstörungen und Opfer im Gefolge hat.

Das soll gewiss nicht vorkommen, aber — es kann und wird vorkommen. Die Folgen werden um so schwerere sein, je grösser die Fahrgeschwindigkeit des Zuges und seine Belastung im gegebenen Augenblicke waren. Die Verantwortlichkeit würde den leitenden Beamten schwer treffen, der bei der vorgesehenen planmässigen Geschwindigkeit eine Ueberlastung zugelassen, oder bei der festgestellten Belastung die planmässige Fahrgeschwindigkeit zu hoch gegriffen; oder den Maschinenführer, der die planmässige Geschwindigkeit eigenmächtig überschritten. Selbst wenn der Unfall nicht unmittelbar auf die zu hoch angenommene oder überschrittene Fahrgeschwindigkeit zurückzuführen wäre, wie beispielsweise beim Aussetzen der Maschine, Zerstörung des Oberbaues u. a., wohl aber als eine Folge der überschrittenen Zugbelastung und Geschwindigkeit die Verluste an Material und die Zahl der Opfer ungewöhnliche Verhältnisse angenommen hätten, würde man im Falle nicht milde urtheilen oder sich zufrieden gestellt erklären durch die Behauptungen, dass die für solche Züge gewährte Billigkeit die Schnelligkeit nicht beschränken dürfe, die Geschwindigkeit an sich aber die Sicherheit nicht beeinträchtige. Man würde antworten:

Willst Du so schnell fahren, wie vorgesehen oder geschehen, so mache aus dem einen Zuge zwei Züge; ist diese kostspielige Leistung ausser Verhältniss zur Einnahme, also zum Fahrpreis, so mache einen Zug, aber fahre denselben nicht schnell: Du bist schuldig, die Sicherheit des Eisenbahnzuges gefährdet zu haben.

Der Herr Verfasser jener beiden zur Entlastung angeführten Behauptungen würde ein besonders verschärftes Urtheil befürworten, wenn er im Zuge gewesen und glücklich mit einem Bein- oder Armbruch davongekommen wäre, also überhaupt noch fordern könnte.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 30,27 km lange Strecke Reppen - Zielenzig der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, welche voraussichtlich am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3919 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollamtliche Behandlung der mit der Eisenbahn nach Russland gelangenden Sendungen (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 3922 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eine Rechtsfrage bezüglich der Umwandlung von Prioritäten.

Nach Oesterreichischer Rechtsanschauung ist die Konvertirung der Prioritätsobligationen dadurch, dass den Gläubigern noch lange vor Ablauf der vereinbarten Amortisationsfrist die sofortige Zahlung der Prioritätsschuld oder deren Umwandlung in eine minder verzinsliche angeboten wird, nur dann gestattet, wenn der Vorbehalt einer früheren Zahlung des ganzen Darlehens ausdrücklich vereinbart und in den Obligationen selbst ersichtlich gemacht wurde. Nach Ungarischer Rechtsauffassung hingegen ist die Rückzahlung einer Schuld jederzeit gestattet, auch wenn bei der Kontrahirung derselben bestimmte Amortisationstermine festgesetzt wurden. — Welche Ansicht die richtigere ist, mögen die Juristen entscheiden.

Uniformirung der Staatsbeamten.

Im Sinne der hierüber im vorigen Jahre ergangenen Vorschriften sind auch die Beamten der K. K. Generalinspektion der Eisenbahnen (in der Regel) dieser Vorschrift unterzogen. Die Uniformen sind bei feierlichen Anlässen, bei dienstlichen Vorstellungen und im äusseren ausübenden Dienste zu tragen. Die einzelnen Fälle, in welchen diese Verpflichtung eintritt, werden in den im „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 109 kundgemachten Erlasse nur beispielsweise aufgezählt; hinsichtlich des letzteren Anlasses wird bei folgenden Amtshandlungen die Tragung der Uniform jedoch vorgeschrieben: Bei Vornahme von Beeidigungen des Personals der Oesterreichischen Privatbahnen, bei Erhebungen wegen Beitragsleistungen zu Bahnbauten, bei Trassenrevisionen, bei politischen Begehungen, bei Stationskommissionen, bei Enteignungsverhandlungen und bei solchen wegen Festsetzung feuersicherer Herstellungen, bei technisch-polizeilichen Prüfungen im allgemeinen und bei Lokalkommissionen aus Anlass von Eisenbahnprojekten. Dagegen hat der Gebrauch der Dienstuniform zu unterbleiben: bei Vornahme von Inspizirungen, besonders vertraulicher Natur, oder bei unvermutheten Inspizirungen und bei allen Amtshandlungen, welche den Beamten irgendwie gefährden könnten.

Konzessionirung von Bergwerksbahnen in Ungarn.

Nachdem sich hierüber Zweifel ergaben, wurde vom Handelsministerium entschieden, dass von demselben die Konzession für solche mit maschineller Kraft zu betreibenden Bahnen, für alle anderen aber von der Berghauptmannschaft ertheilt wird. Rücksichtlich der politischen und technisch-polizeilichen Begehung sowie des Enteignungsverfahrens von Bergwerksbahnen sind die Bestimmungen des Lokalbahngesetzes und der hierauf bezughabenden Ausführungsvorschriften zu beobachten, doch haben dabei die zuständigen Berghauptmannschaften amtszuhandeln. Diesfällige Ausnahmen können vom Handelsminister zugestanden werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Eröffnung der Lokalbahn Stauding-Wagstadt. Haltestellen Petrau, Voitelsbrunn, Blatze und Luschitz.

Am 1. d. Mts. ist die Lokalbahn Stauding-Wagstadt mit der Haltestelle Gross-Olbersdorf und der Station Wagstadt für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Am 1. d. Mts. ist die auf der Lokalbahn Rohatitz-Strassnitz, zwischen den Stationen Sudomeritz-Petrau und Strassnitz belegene Haltestelle Petrau für den Personenverkehr eröffnet

worden. Die Beförderung des Reisegepäcks ist vorläufig auf das Handgepäck beschränkt.

Vom gleichen Tage ab sind die Abfertigungsbefugnisse folgender Stationen erweitert worden:

1. der zwischen den Stationen Feldsberg und Nicolsburg belegenen Haltestelle Voitelsbrunn, 2. der Haltestelle Blatze, welche beide bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet waren, dahin, dass in denselben Getreide und solche Frachtgüter in ganzen Wagenladungen zur Auf- und Abgabe gebracht werden dürfen, die in ungedeckten Wagen verladen werden können und eine Einlagerung in gedeckten Räumen nicht erfordern; 3. der Station Luschitz zur Aufnahme und Abgabe von Frachtstückgütern.

Eröffnung der Haltestelle Treglwang.

Die Haltestelle Treglwang an der Strecke St. Valentin-Pontafel der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, zwischen der Haltestelle Gaishorn und der Station Wald, ist am 1. d. Mts. eröffnet worden.

Marchthalbahn: Baubeginn.

Der Bau der Marchthalbahn, einer von der Station Dévény-Ujfalu (Neudorf) der Linie Wien-Marchegg-Budapest der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abzweigenden und längs der Ungarischen Landesgrenze über Szakolcza bis zur Landesgrenze nächst Sudomeritz zu erbauenden Lokalbahn, ist, wie aus Budapest berichtet wird, von der bauführenden Firma Gregersen definitiv übernommen und auch bereits am 1. September begonnen worden. Die Centralkanzlei der General-Bauunternehmung befindet sich in Dévény-Ujfalu (Theben-Neudorf).

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: a) dem Ingenieur G. Antonelli und Genossen für eine normalspurige Eisenbahnlinie von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Monfalcone und Ronchi der Südbahnlinie Nabresina-Cormons über Pieris, Villa Vicentina und Scodovacca nach Cervignano und für eine Abzweigung dieser Linie nächst Monfalcone zu dem Hafen von Rofega; b) dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien für eine Eisenbahnverbindung von der Station Neu-Aigen-Stetteldorf der Kaiser Franz Josefbahn bis zur Station Stockerau der Oesterreichischen Nordwestbahn und von der Station Jedlesee dieser letzteren Eisenbahn über Floridsdorf längs dem linken Donauufer bis zu einem geeigneten Punkte des Ergänzungsnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Stadlau, mit einer den Donaustrom unterhalb der Kronprinz Rudolfbrücke überbrückenden Abzweigung zum Praterstern in Wien, zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn, je auf die Dauer von 6 Monaten.

Verlängerung einer Eisenbahn-Vorkonzession in Ungarn.

Der Königliche Handelsminister hat die dem Abgeordneten Ladislaus Tisza und Genossen ertheilte Vorkonzession zum Baue von Vizinalbahnen, ausgehend von der Station Raab entlang des Donaukanalufers bis Gönyö, ferner von Raab St. Martin über Ravazd Pátka-Aszonyfalva, Varsány, Bakony Szt. Király, Zircz, Eplény, Rátót bis Veszprim auf ein weiteres Jahr verlängert.

Güterwagen mit grösserer Tragfähigkeit.

Die Erhöhung der Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen wird von den Verwaltungen eingehend geprüft, da die Einstellung solcher Fahrbetriebsmittel aus wirthschaftlichen und betriebsökonomischen Gründen sich als zweckmässig erweist. Namentlich im Verkehre mit den Seehäfen, wo die Beschaffenheit, bezw. der Umfang der zur Verfrachtung gelangenden Güter eine Ausnutzung der Wagentragfähigkeit in den meisten Fällen nicht gestattet, ist eine Erhöhung der Ladefläche, bezw. der Tragkraft geboten schon im Hinblick auf die allerwärts hervortretenden Wettbewersbestrebungen, welche auf eine thunlichste Verwohlfeilung der Transportkosten hindrängen. Man beruft sich hierbei auf das Vorgehen der Preussischen Staatsbahnen, welche einen Theil ihrer Güterwagen von 10 t Tragfähigkeit auf eine solche von 12,5 t umändern.

Die Längen der Oesterreichischen Eisenbahnen Ende 1889.

Die Nr. 109 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlicht in ihrer Beilage eine äusserst detaillirte, mit vielen Tabellen versehene Zusammenstellung der „Längen der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit Dampf- (auch elektrischem) Betrieb in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (einschliesslich Liechtenstein) am 31. Dezember 1889". Dieser Zusammenstellung entnehmen wir folgende Daten: Ende 1888 hatte die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen und zwar

die Baulänge . . . . 14 836,890 km
„ Betriebslänge . . . . . 15 030,346 „

betragen.

Am Schlusse des Jahres 1889 betrug die Gesammtlänge dieser Eisenbahnen und zwar

Baulänge . . . . 15 144,766 km
Betriebslänge . . . . 15 293,465 „

Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 63 verschiedene Besitzer, nämlich 5 Staatsverwaltungen (K. K. Oesterreichische, Königlich Bayerische, Königlich Preussische und Königlich Sächsische Staatsverwaltung, Bosnisch-Herzegowinische Landesregierung) und 58 theils rein Cisleithanische, theils gemeinsame Privatunternehmungen. Zweite Geleise wurden in einem Zuwachse von 142,632 km dem öffentlichen Verkehre übergeben. Es beträgt die Gesammtbaulänge der Hauptbahnen 13 716,592 km, der Lokalbahnen 1 407,522 km und der Zahnradbahnen 20,652 km. Davon sind 1. K. K. Staatsbahnen: a) im Staatsbetriebe 4 899,866 km, b) im fremden Staatsbetriebe 14,094 km. 2. Vom Staate verwaltete Privatbahnen: a) auf Rechnung des Staates 228,063 km, b) auf Rechnung der Eigenthümer 1 697,051 km.

FZM. Frhr. v. Scudier und die Staatsangehörigkeit der Vorstandsmitglieder von Eisenbahnen.

Der genannte hochgeachtete Präsident der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, um welche er sich sehr verdient gemacht hat, wurde wegen seiner liberalen Gesinnung von einem reaktionären Blatte in seiner Ehre angegriffen, welches vom Geschworenengericht einstimmig streng verurtheilt wurde. Sein Vertreter machte unter dem Beifall des Publikums u. a. folgendes geltend (Scudier ist trotz seines Französisch klingenden Namens ein geborener Oesterreicher): Es wird da von den Zuständen bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft gesprochen, und dass es gut sei, wenn an die Spitze einer solchen Bahn und in deren Verwaltung nur Inländer berufen werden. Weiss Gott, das ist wahr. Die Eisenbahnen gehören zu den wichtigsten Faktoren der Kriegstaktik, und wenn ein Fremder an der Spitze einer Bahn steht, so wird, wenn man ihm im Frieden noch so traut, die Sache im Kriegsfall gefährlich. Denken Sie sich an der Spitze einer solchen Bahn einen Franzosen, wenn morgen ein Krieg gegen Russland ausbricht, da könnten bei der Intimität zwischen Russen und Franzosen die Ersteren bald alles wissen, was sie zu wissen brauchen über Truppenbeförderung u. dergl. mehr.

Ueber das Verhalten des Publikums bei den mit Läutewerken versehenen Wegübersetzungen der Lokalbahnen.

Infolge der unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 70 S. 696 d. Ztg. mitgetheilten Verordnung wird noch seitens des Publikums die Maassregel gewünscht, auch bei Sekundärbahnen an solchen Strassenübersetzungen, wo die Bahn in starker Kurve läuft, eine Schranke zu setzen oder doch wenigstens bei Nacht durch ein auffallendes Licht auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Auch wäre es von Vortheil, die Tafel „Achtung auf den Zug" etwas grösser und mit einer kurzen Bemerkung, z. B. „Züge passiren diese Strecke um 4, 7, 10 und 12 Uhr Vormittags und um 3, 6 und 11 Uhr Nachmittags" zu versehen, um wenigstens am Tage rechtzeitig auf die unmittelbar drohende Gefahr aufmerksam zu machen.

Ergebnisse des Zonentarifs in Ungarn.

Die Anzahl der Reisenden hat in diesem Monat auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen 1 665 174 gegen 1 369 457 im Vorjahre betragen, wovon 691 350 auf den Fernverkehr, 993 824 auf den Nahverkehr entfallen (gegen 680 285 im Fernverkehr und 689 172 im Nahverkehr im Vorjahre). Diese Zunahme im Lokalverkehr zeigt eine sehr rasche und günstige Entwickelung. Das Plus der Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt 18 885 fl. Das Resultat ist als ein um so günstigeres zu betrachten, weil im Vorjahre viele ihre Reise bis zum Inslebentreten des wohlfeileren Tarifes verschoben hatten und der diesjährige Monat August dennoch einen viel grösseren Verkehr zeigt. In der Zeit vom 1. August bis zum 26. September d. J. sind 475 578 Personen mehr gereist, als in derselben Zeit des Vorjahres. Das Einnahmenplus in dieser Periode betrug 56 078 fl.

Die Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen für die Periode Januar—August d. J.

Die Mehreinnahme der Oesterreichischen Staatsbahnen für die Monate Januar bis einschliesslich August l. J. gegen die gleiche Periode in 1889 beträgt 2 629 048 fl. Hiervon entfallen auf die Einnahmen aus dem Güterverkehr 2 216 143 fl. und aus dem Personen- und Gepäckverkehr 412 905 fl. Während der Monat Juni 1890 gegen die gleiche Periode in 1889 um 40 876 fl. zurückgeblieben ist, haben die Einnahmen des Monats Juli d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres um 216 538 fl. mehr betragen, und übersteigen weiter die Einnahmen

des Monats August l. J. jene für August 1889 um 536 555 fl. Diese Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personen- und Gepäckverkehr mit 52 716 fl.

Die Zusatzbestimmung zum § 50 Punkt 3 des Betriebsreglements.

Diese bezüglich der Routenvorschreibung in den Frachtbriefen von den Oesterreichischen Eisenbahnen getroffene und im Theil I enthaltene und nachstehend reproduzirte Zusatzbestimmung hat bei der Austragung von Frachtreklamationen bei den einzelnen Bahnverwaltungen verschiedene Auslegung erfahren, weshalb die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in einem Rundschreiben an dieselben die Nothwendigkeit eines einheitlichen Vorganges und deshalb dessen Besprechung in einer grösseren Konferenz beantragt und ausführlich begründet, welcher Antrag auch in der nächsten Direktorenkonferenz zur Berathung gelangen wird. Diese Zusatzbestimmung lautet: „Der Versender kann die Art und Weise in welcher die Expedition des aufgegebenen Gutes geschehen soll, im Frachtbriefe bestimmen. Enthält der Frachtbrief eine derartige Vorschrift nicht, oder ist die gegebene Vorschrift nicht ausführbar, so wird die direkte Expedition angewendet. Kann direkte Expedition von der Aufgabestation bis zur Empfangsstation nicht stattfinden, so wählt die Versandstation diejenige Expeditionsweise, die ihr im Interesse des Absenders am zweckmässigsten erscheint. In keinem Falle hat der Versender bezw. Empfänger einen Anspruch auf Rückerstattung von Fracht, wenn sich bei Anwendung einer anderen Expeditionsweise als der laut Frachtbriefvorschrift gewählten ein Frachtunterschied zu seinen Gunsten ergeben sollte. Werden Routen in den Frachtbriefen vorgeschrieben, so kann der direkte Tarif nicht beansprucht werden. Die Vorschrift eines bestimmten Bahnhofes für die Abgabe auf der Bestimmungsstation wird jedoch insoweit nicht in den Theilen II oder in den folgenden Theilen der einzelnen Gütertarife anderweitige Bestimmungen enthalten sind, stets beachtet. Bestehen für den vom Versender vorgeschriebenen Bahnhof direkte Frachtsätze nicht, so hat der Versender die Art der Abfertigung auf dem Frachtbriefe genau vorzuschreiben. Vorschriften, welche die Abfertigung einer Sendung bei einem bestimmten Grenzzollamte anordnen, werden nur bei Sendungen von Deutschen, bezw. Niederländischen Stationen nach Oesterreichisch-Ungarischen Stationen beachtet.

Leihweise aus dem Ausland bezogene Eisenbahnwagen.

Bezüglich des Verkehres mit solchen Wagen wurden mittelst Verordnung des K. K. Finanzministeriums folgende Erleichterungen gewährt: 1. Die von inländischen Bahnverwaltungen auf Grund erhaltener ministerieller Bewilligung leihweise aus dem Auslande bezogenen Eisenbahnwagen dürfen innerhalb der festgesetzten Vormerksfrist über jedes Eisenbahn-Grenzzollamt frei ausgeführt und nach dem Austritte in das Ausland zollfrei wieder eingeführt werden, gleichviel ob dieselben leer oder beladen eingehen. 2. Die Eisenbahnverwaltungen haben entsprechende Verzeichnisse über die im Vormerksverfahren eingeführten Wagen in nothwendiger Anzahl zur Vertheilung an die Grenzzollämter vorzulegen. Die weiteren Bestimmungen betreffen den Inhalt dieser Verzeichnisse nud die Vorschriften zur Handhabung der Identitätskontrole seitens der Zollämter. Diese im Einvernehmen mit der Ungarischen Regierung erlassene Verordnung ist im „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 107 abgedruckt.

Besteuerung einer steuerfreien Bahn. (Rechtsfall.)

Im zweiten Halbjahr des Jahres 1887 übernahm die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft die Pachtung der — übrigens später angekauften — Lokalbahn Mährisch-Weisskirchen-Wsetin, welcher konzessionsmässig die 30jährige Befreiung von der Erwerbsteuerpflicht zugestanden ist. Ungeachtet dieser Steuerfreiheit erging von den Finanzbehörden an die Nordbahn die Aufforderung, für den pachtweise geführten Betrieb die Erwerbsteuer für das zweite Halbjahr 1887 zu bezahlen. Die Nordbahn brachte eine Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe ein, in welcher sie ausführte, dass die vorgeschriebene Erwerbsteuer den Bestimmungen der Konzessionsurkunde widerspreche. Eine steuerfreie Bahn bleibe steuerfrei, von wem immer sie auch betrieben werde, denn die Steuerfreiheit sei nicht ein persönliches Privilegium, welches nur dem Konzessionär zukomme und erlösche, sobald dieser sich von dem Unternehmen zurückziehe; sie sei vielmehr ein sachliches Privilegium, welches der Bahn als solcher zugestanden wurde und welches folglich auch der Pächter in Anspruch nehmen könne. Die Regierung wolle mit der Steuerfreiheit nicht einem bestimmten Konzessionär, sondern einem bestimmten Unternehmen einen Vortheil zuwenden. Der Vertreter der Finanzbehörde vertrat dem gegenüber den Standpunkt, dass Pachtung und Betrieb zwei grundverschiedene Dinge seien. Der Pachtschilling, welchen die Lokalbahngesellschaft erhalte, sei darum auch steuerfrei; anders sei es jedoch mit der Pachtung selbst, aus welcher die Nordbahn eine eigene gewerbsmässige und somit der Steuerpflicht unterliegende Unternehmung gemacht habe. Der Verwaltungs-Gerichtshof erkannte auf Aufhebung der angefochtenen Entscheidung, da ein und dasselbe Steuerobjekt nur einmal besteuert werden könne, daher die Konstruirung zweier erwerbsteuerpflichtiger Unternehmungen für dasselbe Objekt gesetzlich nicht gerechtfertigt sei. Es gebe nur eine Erwerbsteuerpflicht, welche aber hier wegen der zugestandenen Steuerfreiheit nicht in Anspruch genommen werden könne.

Die Gemeinden an der Südbahn und der Zonentarif.

Mehrere Gemeinden haben noch vor Einführung des Staffel-Personentarifes der Südbahn um dessen weitere Herabsetzung gebeten. Dieses Ansuchen sei in weitgehendste Erwägung zu ziehen, damit die Fahrpreise der Südbahn in der Strecke Wien-Wiener-Neustadt um einen bedeutenden Prozentsatz herabgesetzt werden. Die Südbahn hat dieses Ansuchen mit der Begründung abgelehnt, dass sie ohnehin im Lokalverkehr in verschiedenen Formen Ermässigungen von 15—75% des Fahrpreises gewähre, dass sie ferner für den Lokalverkehr in den letzten 10 Jahren 3 000 000 fl. für Neubauten, Vergrösserungen der Bahnhöfe usw. geopfert habe und endlich, dass ihr durch die ungenügende Verwendung von Fahrbetriebsmitteln während der Wintermonate grosser Nachtheil erwächst.

Herstellung von Fernsprech-Korrespondenzlinien in Krakau und Oderberg.

In diesen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind die Verkehrskanzleien im Aufnahmegebäude, die Expeditionskanzleien und die Verkehrsfiliale am Hauptbahnhofe behufs Ermöglichung einer raschen Verständigung dieser Dienststellen untereinander durch eine Fernsprechlinie in Verbindung gesetzt worden. Diese in sich rückkehrenden Fernsprechlinien vermitteln den Verkehr zwischen den genannten 3 Sprechstellen in der Weise, dass jede Sprechstelle mit den beiden anderen direkt in Korrespondenz treten kann, und es werden dieselben im allgemeinen für dienstliche Anfragen und Mittheilungen benutzt, doch sind alle auf die Sicherheit des Zugverkehres Bezug habenden Korrespondenzen ausgeschlossen, denn derlei Mittheilungen werden ausschliesslich nur mittelst der vorgeschriebenen Morseapparate gemacht.

Beförderung von Güterzügen mit verkehrt gestellter Maschine.

Eine solche Beförderung wurde der Nordbahn für zwei ihrer in Bau begriffenen Linien bezw. nicht mit einer Drehscheibe versehenen Stationen gemäss Punkt 56 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe unter der Bedingung gestattet, dass die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht zu unterfahren und auf dem vorausgehenden Tender ein Zugbegleiter als Tenderwache zu postiren ist, der die Strecke und Signale zu beobachten hat.

Die Raab-Grazer Eisenbahnloose.

Diese Loose sind in Oesterreich verboten, obwohl dieselben einen Oesterreichischen Titre darstellen. Ein Oesterreichisches Loospapier sind sie indessen nicht. Das Europäische Administrationskomptoir in Amsterdam hat nämlich seinerzeit einen grösseren Posten Prioritätsobligationen der Ungarischen Westbahn übernommen, dieselben deponirt und auf Grund dieses Depots Loose ausgegeben, ein Vorgang, welcher in Holland statthaft ist, in Oesterreich jedoch jeder gesetzlichen Grundlage entbehrt. Gegen die Qualität der Raab-Grazer Loose ist dessen ungeachtet eine Einwendung nicht zu erheben.

Konstituirende General-Versammlung der Salzkammergut-Lokalbahn am 22. September d. J.

Nach erfolgter Wahl des Verwaltungsrathes und dessen Präsidiums wurde bekannt gegeben, dass von den gesellschaftlichen Strecken Ischl-Strobl bereits seit 5. August im Betriebe, Mondsee-Salzburg im Bau ist, während die übrigen Strecken im Verlaufe des kommenden Jahres der politischen Begehung unterzogen werden dürften. Das Aktienkapital für die beiden Strecken Ischl-Strobl und Mondsee-Salzburg beträgt 1 600 000 fl. Oe. W., zerlegt in 5 000 Stück Prioritätsaktien und 3 000 Stammaktien zu 200 fl.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Durch das Fallen des Silberkurses wurde die Spekulation ebenso wie durch die Erhöhung des Zinsfusses seitens der Englischen und der Deutschen Reichsbank eingeschüchtert, da das Geld auch hier sehr knapp ist. Andererseits hat das Gerücht über die nun gewiss bevorstehende Aufhebung des sogen. Schweinekrieges mit Serbien günstig gestimmt, da, wie verlautet, wöchentlich 5 000 Stück Borstenvieh aus Serbien in die Monarchie eingeführt werden; dazu hat auch das Zustande-

kommen der Vereinbarungen über die Zugeständnisse für den Levanteverkehr (worüber wir demnächst berichten) sehr viel beigetragen, Südbahn (155,75) mit einem Wochenausweise von nahezu 1 Million Gulden. Nordbahn (2802,50) und Staatsbahn (252.24) verfolgten eine steigende, Carl Ludwigbahn (203,50), Nordwestbahn (221,50) und Elbethalbahn (236,50), letztere wegen der viertägigen Sperre in Laube, eine weichende Richtung. Von den Böhmischen Bahnen waren besonders Buschtêhrader B. (492) infolge Berliner Aufträge stark begehrt.

Aus Württemberg.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1888/89.

Dem das Rechnungsjahr vom 1. April 1888 bis 31. März 1889 umfassenden Berichte entnehmen wir bezüglich der Betriebsergebnisse der für Rechnung des Württembergischen Staates verwalteten Eisenbahnen folgendes:

Im Staatseigenthum befanden sich in 1888/89 — wie im Vorjahre — 1568,41 km Eisenbahnen, von denen nur 358.53 km oder 22,86 % waagerecht und 1209,88 km oder 77,14 % in Neigungen lagen, während die Länge der im Betriebe des Württembergischen Staates stehenden Eisenbahnen wie im Vorjahre 1560,93 km betrug.

Der Personen- wie auch der Güterverkehr zeigt wiederum gegen das Vorjahr eine wesentliche Steigerung. Befördert wurden im Berichtsjahre 13984255 gegen 13416936 Personen im Jahre 1887/88 und dafür 10318454 (9865273) ℳ erzielt, was eine Einnahme von durchschnittlich 74 ₰ für jede beförderte Person ergibt. Ausserdem wurden noch aus der Beförderung von Hunden und Reisegepäck, sowie aus sonstigen den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Einnahmen insgesammt 450030 (430767) ℳ erzielt. Im Güterverkehr gelangten 4584094 (4291523) t zur Verfrachtung, welche eine Einnahme von 19610898 (18636451) ℳ bezw. für je eine beförderte Tonne Gut 4,28 (4,34) ℳ erbrachten.

Die Gesammteinnahme aus dem Eisenbahnbetriebe hat im Berichtsjahre 33223927 ℳ (gegen 31620341 ℳ im Vorjahre) und die Gesammtausgabe 16950812 (16222023) ℳ betragen. Es wurde somit ein Reingewinn von 16273115 (15398318) ℳ erzielt und nach Berücksichtigung der Veränderungen beim Betriebsfonds, welcher sich um 309805 ℳ erhöhte, ein Ueberschuss von 15963310 (15438756) ℳ zur Staatshauptkasse abgeliefert.

Das Anlagekapital der vom Württembergischen Staate betriebenen Eisenbahnstrecken im Betrage von 461518993 ℳ hat sich durch den — unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen und der Pachtzinse — 16204149 ℳ betragenden Ueberschuss in 1888/89 zu 3,51 % gegen 3,31 % in 1887/88 verzinst.

Die Länge der unterhaltenen Geleise betrug im Jahresdurchschnitt 2296,76 km und zwar 1736,31 km durchgehende und 560,45 km sonstige Geleise. Die Unterhaltung derselben und der zugehörigen Bahnanlagen, Hochbauten, Telegraphen- und Signalvorrichtungen erforderte den Betrag von 3233027 (2967456) ℳ oder auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken (1560,93 km) = 2071 gegen 1904 ℳ im Vorjahre und auf 1 km Geleislänge 1408 (1294) ℳ. An Betriebsmitteln waren vorhanden: 342 Lokomotiven, von denen durchschnittlich 334 Stück für den Dienst verfügbar waren, und 6157 Wagen mit 13641 Achsen, darunter 834 Personenwagen, 232 Post- und Gepäckwagen und 5091 Güterwagen.

Die Gesammtleistung der Wagen auf den eigenen und fremden Bahnen belief sich auf 260424485 Achskm. Die der Berechnung der Kosten der Züge zu Grunde gelegten Leistungen der Lokomotiven betrugen 11503059 Lokomotivkm und der Verbrauch der letzteren 105978 t Heizmaterial und 224742 kg Schmiermaterial.

Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Unfälle belief sich auf 82, darunter 11 Entgleisungen und 72 Zusammenstösse. Getödtet wurden dabei 4 Reisende, 9 Bahnbeamte und 5 fremde Personen, während 17 bezw. 23 und 2 Personen Verletzungen erlitten.

Aus den Niederlanden.

Geldersch-Overyselsche Lokal-Eisenbahngesellschaft.

Die im Jahre 1889 seitens der Gesellschaft erzielte Einnahme beträgt 216305 fl. und setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Gewinnsaldo aus dem vorigen Jahre 90626 fl., Pacht für 1889 123284 fl. und Zinsen 2395 fl. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Gewinnüberschuss von 89886 fl., von dem 4½ % Dividende = 85500 fl. an die Aktionäre ausgezahlt wurden.

Dedemvaartsche Dampftrambahn.

Auf dieser Linie wurden im Jahre 1889 109701 Personen (gegen 105850 Personen im Vorjahre), 64 (65) kg Gepäck und 1889 (1728) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 25637 (23787) fl. und aus dem Güterverkehr 4352 (3809) fl., überhaupt 30479 (28041) fl. Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 38405 (36091) fl. Verausgabt wurden 17678 (18294) fl. d. s. 46,03 (50,69) % der Einnahmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 19636 (19289) fl. Die gezahlte Dividende betrug, wie im Vorjahre, 4 %. Das Kapital besteht aus 300000 fl. Aktien und 94000 fl. Obligationen, während die Anlagekosten 280056 fl. betrugen.

Geldersche Dampftramway-Gesellschaft.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1889: aus dem Personenverkehr 63493 fl. (gegen 61015 fl. im Vorjahre), aus dem Güterverkehr 37326 (29224) fl., überhaupt 106993 (96212) fl. = 3147 (2830) fl. für das Kilometer Betriebslänge. Die Betriebskosten beliefen sich auf 54636 (51250) fl. = 1605 (1507) fl. für das Kilometer Betriebslänge bezw. 51,06 (53,27) % der Einnahmen. Von der 52356 (44962) betragenden Reineinnahme wurden 11762 (11874) fl. zur Verzinsung des Anlagekapitals und 2000 (2000) fl. zur Tilgung desselben verwendet. Von dem hiernach noch verbleibenden Ueberschusse im Betrage von 38594 (31088) fl. wurden 17370 (14700) fl. Dividende gezahlt und 16714 (12926) fl. dem Erneuerungs- und Reservefonds überwiesen. Das Kapital besteht aus 300000 fl. Aktien und 269000 fl. Obligationen. Die Anlagekosten beziffern sich auf 637500 fl.

Nordbrabantische Dampftrambahn.

Die Einnahme der 22,5 km langen, die Linie Tilburg-Waalwyk und die Verbindungsbahn Heuvel-Koningshoeven umfassenden Dampftrambahn ging bezüglich des Personenverkehrs gegenüber der im Jahre 1888 wiederum zurück und zwar um 1901 fl., während die Einnahme aus dem Güterverkehr sich um 3824 fl. steigerte. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 20986 fl. (gegen 22887 fl. im Vorjahre), aus dem Güterverkehr 23401 (19577) fl., überhaupt 44592 (42806) fl. Die Ausgaben erforderten 40432 (38390) fl. = 90,67 (89,68) % der Einnahmen. Es verblieb somit ein Ueberschuss von 4249 (4416) fl., welcher zu Abschreibungen verwandt wurde.

Nord-Süd-Holländische Dampftrambahn.

Die Betriebsergebnisse dieser Gesellschaft waren im Jahre 1889 sehr günstige und gestalteten sich wie folgt:

	1889	1888
Einnahmen	93573 fl.	80110 fl.
Ausgaben	64961 „	57722 „
Gesammtüberschuss	28612 fl.	22388 fl.

Von dem Gewinnüberschusse des Jahres 1889 wurden zur Zahlung einer Dividende von 5 % 12500 fl. verwandt und von einem ausserdem zur Vertheilung gelangten Betrage von 11500 fl. an die Aktionäre 50 % desselben = 5750 fl., an den Reservefonds 10 % = 1150 fl., ferner an die Direktion 30 % = 3450 fl. und an die Oberbeamten derselben 10 % = 1150 fl. gezahlt.

Ost-Dampftramway-Gesellschaft.

Das Netz dieser Gesellschaft hat eine Ausdehnung von 61,3 km und umfasst die Linien Zeist-Bahnhof Driebergen 2,5 km, Driebergen-Amerongen-Elst-Rhenen-Wageningen-Arnheim 59,81 km. Die Einnahmen betrugen in 1889 aus dem Personenverkehr 115977 (gegen 111661 fl. im Jahre 1888), aus dem Güterverkehr 31850 (30620) fl., überhaupt 157083 (142281) fl. Die Betriebskosten bezifferten sich auf 107367 (103366) fl. = 68,35 (72,65) % der Einnahmen einschliesslich 29231 (28695) fl. für Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel. An Zinsen wurden 23845 fl. gezahlt und 4924 fl. zu Abschreibungen verwendet. Der Gewinnüberschuss betrug 20952 fl. Das Gesellschaftskapital besteht aus 800000 fl. Aktien und 590000 fl. Obligationen.

Rynlandsche Dampftramway.

Die Betriebsergebnisse waren im Jahre 1889 befriedigender als in 1888. Im Jahre 1889 wurden 312833 Personen (gegen 303333 Personen in 1888) befördert und dafür 48861 (47711) fl. vereinnahmt. Der Güterverkehr erbrachte 4969 fl. gegen 4811 fl. im Vorjahre. Die Betriebskosten betrugen 29167 (28757) fl. und der Reingewinn 10321 fl., von welchem den Aktionären 10200 fl. ausgezahlt wurden, d. s. 32 fl. für die Aktie von 600 fl.

Dampftrambahn Venlo-Tegelen-Steijl.

Diese Linie wurde im Juni 1888 dem Betriebe übergeben und hat eine Betriebslänge von 6 km. In 1889 wurden 47085 Personen befördert und dafür 5842 fl. eingenommen. Die Gesammteinnahmen betrugen 6430 fl. und die Ausgaben 4708 fl. = 73,22 % der Einnahmen. Es verbleibt daher ein Ueberschuss

von 1 722 fl., von welchem die Gesellschaft nach Abzug der für Abschreibung erforderlichen Summe 4 % Dividende vertheilte.

Rotterdamer Tramwaygesellschaft.

Das Netz der Gesellschaft umfasste am Ende des Jahres 1889: a) die Pferdebahnen in Rotterdam und Leiden mit 13,98 bezw. 2,33 km; b) die Dampftrambahn Rotterdam-Delftshaven-Schiedam mit 6,99 km.

Auf den Pferdebahnen in Rotterdam wurden im Jahre 1889 4 957 457 Personen (gegen 4 591 391 Personen im Vorjahre) befördert. Die dafür erzielte Einnahme belief sich auf 301 834 (290 000) fl. Auf den Pferdebahnen in Leiden betrug der Verkehr 328 837 (287 410) Personen und die Einnahme 28 923 (24 440) fl. Auf der am 30. April 1889 eröffneten Linie Leiden - Leiderdoep wurden 20 269 Personen für 2 403 fl. befördert. Der Verkehr auf der Dampftrambahn Rotterdam - Delftshaven - Schiedam beziffert sich auf 654 487 (636 036) Personen mit einer Einnahme von 101 737 (91 502) fl.

Die Gesammteinnahmen betrugen 613 362 fl. und die Ausgaben 447 051 fl. = 72,88 % der Gesammteinnahmen. Nach Abzug von 65 702 fl. für Abschreibungen verblieb ein Ueberschuss von 100 609 fl., von welchem 77 500 fl. zur Zahlung einer Dividende von $3^3/_4$ % und 17 500 fl. für Tantiemen verwendet worden sind, während 5 000 fl. dem Reservefonds überwiesen und 609 fl. auf neue Rechnung übertragen wurden.

Das Kapital besteht aus 1 Million Gulden Aktien und 17 800 fl. Obligationen.

Arnheimer Tramwaygesellschaft.

Im Jahre 1889 wurden 517 571 Personen (gegen 507 305 Personen in 1888) befördert und dafür 71 543 (71 008) fl. vereinnahmt. Die Betriebskosten betrugen 41 970 (42 054) fl. = 58,66 (59,22) % der Einnahmen. Von dem Reingewinn im Betrage von 34 004 fl. sind $5^8/_{10}$ % = 21 750 fl. Dividende, sowie 2 217 fl. Tantiemen gezahlt, und zu Abschreibungen 10 009 fl. verwendet, während der Ueberschuss auf neue Rechnung übertragen wurde.

Haarlemer Tramwaygesellschaft.

Auf den nur dem Personenverkehre dienenden Strecken betrug die Anzahl der im Jahre 1889 beförderten Personen 447 997 (gegen 401 566 Personen im Vorjahre), die Einnahme 33 868 (36 575) fl., und die Ausgaben 27 997 (35 040) fl. oder 82,67 (95 80) % der Einnahmen. Es wurde mithin ein Reingewinn von 5 971 fl. erzielt, von welchem $2^1/_2$ % Dividende vertheilt werden konnten.

Nord-Holländische Tramwaygesellschaft.

Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden in 1889 141 790 Personen für 39 809 fl. befördert. Die Gesammteinnahme betrug 51 873 fl. Verausgabt wurden 35 480 fl., somit 68,40 % der Gesammteinnahme. Der erzielte Ueberschuss beträgt 16 393 fl.

Lokalbahn Groningen-Zwolle-Neede.

Seitens der Provinzialstaaten von Groningen ist der Beschluss gefasst, für den Bau dieser Linie, insoweit dieselbe in der Provinz angelegt werden soll, einen zinslosen Vorschuss von 2 718 fl. für das Kilometer zu gewähren.

Lokalbahn Leeuwarden-Stiens-Harlingen mit Zweigbahn nach Hantum.

Seitens der Gemeinden Dokkum und Barradeel wurde beschlossen, für den Bau dieser Bahn auf die Dauer von 10 Jahren eine Beihilfe von 1 000 bezw. 250 fl. jährlich zu gewähren.

Lokalbahn Sittard-Herzogenrath.

Seitens der Provinzialstaaten von Limburg wurde der Beschluss gefasst, für den Bau dieser Lokalbahn eine Beihilfe von 100 000 fl. zu gewähren. Voraussichtlich wird die noch fehlende Summe von 100 000 fl. von der Regierung vorgeschossen werden, wodurch der Bau dieser Linie gesichert sein würde.

Dampftrambahn Terborgh-Gendringen und Doetinchem-Terborgh.

Die Provinzialstaaten von Gelderland haben sich zur Gewährung einer Beihilfe für den Bau der Linie Terborgh - Gendringen und für die bereits dem Betriebe übergebene Linie Doetinchem-Terborgh unter der Bedingung entschlossen, dass der zu erzielende Reingewinn, nach Auszahlung einer Dividende an die Aktionäre von 5 %, der Provinz zufällt.

Pferdebahn Zuidlaren-Groningen.

Seitens der Provinzialstaaten von Drenthe ist beschlossen, den Konzessionären dieser Unternehmung für die Dauer von 10 Jahren eine jährliche Beihilfe von 500 fl. zu gewähren.

Die Trambahn Breda-Oudenbosch

wurde am 15. Juli d. J. dem Betriebe übergeben.

Neue Konzessionen

wurden nachgesucht für eine Trambahn:

a) von Leur nach Steenbergen;
b) von St. Anna nach Nymegen.

Die Paris-Orléans-Eisenbahn im Jahre 1889.

Die Betriebslänge des Netzes der Gesellschaft betrug zu Ende des Berichtsjahres 6 094 km, von denen 5 106 km auf das Hauptnetz und 988 km auf das Netz von 1883 entfallen; von dem letzteren wurden 59 km und zwar die Linien von le Blanc nach Argenton und von Saint-Denis-les-Martel nach Cazoulès erst 1889 dem Betriebe übergeben.

Die durch den Vertrag vom 28. Juni 1883 vereinbarten Neubauten umfassen zunächst 31 Linien mit einer Gesammtlänge von 2 071 km, welche endgültig konzessionirt sind und von denen sich 988 km im Betriebe, 686 km im Bau und 397 km in Bauvorbereitung befinden, ferner die Linie von Laqueuille nach le Mont-Dore, welche nur unter Vorbehalt der späteren Gemeinnützigkeitserklärung konzessionirt ist und schliesslich etwa 340 km noch zu bezeichnende Linien. Von Wichtigkeit für die Verwirklichung der Pariser Stadtbahn war im Berichtsjahre die durch Erlass vom 14. Dezember erfolgte Gemeinnützigkeitserklärung der Verlängerung der Linie von Sceaux nach dem Luxembourg, welche sich unterirdisch unter der Strasse Denfert-Rochereau und dem Boulevard Saint-Michel dem im Mittelpunkte von Paris gelegenen Endpunkte nähern soll.

Die Fahrbetriebsmittel der Gesellschaft umfassen 686 Personenzug-, 553 Güterzug- und 84 Verschublokomotiven, 1 236 Tender, 3 076 Personen- sowie 26 371 Gepäck- und Güterwagen, ferner 31 Personen- und 780 Schotterwagen, welche nur zum eigenen Dienst bestimmt sind. Von denselben sind 721 Lokomotiven und 3 632 Wagen mit durchgehenden Bremsen, 2 189 Wagen mit elektrischem Zugsignal und 1 213 Personenwagen aller Klassen mit Scheiben in den Abtheilwänden versehen.

An Anlagekapital sind bisher 1 905 640 903,23 Frcs. beschafft, und zwar 300 000 000 Frcs. als Gesellschaftskapital, 9 999 000 Frcs. als Ertrag von 8 888 (4 %) Schuldverschreibungen (1. Anleihe), 9 999 750 Frcs. als Ertrag von 13 333 (4 %) Schuldverschreibungen (2. Anleihe), 1 468 215 542,27 Frcs. als Ertrag von 4 671 658 (3 %) Schuldverschreibungen (3. 5 000 000 Schuldscheine umfassende Anleihe), 76 127 120,56 Frcs. als Ertrag der durch Erlass vom 11. April 1857 der Gesellschaft zugetheilten Schuldverschreibungen der Grand Centralbahn, 2 793 000 Frcs. als Ertrag der ersten und 1 200 000 Frcs. als Ertrag der zweiten (4 %) Anleihe von Orsay, 23 160 899,69 Frcs. als Ertrag der den Antheil der Orléansbahn an der Konzession der Bourbonnais-Eisenbahn darstellenden Schuldverschreibungen der Lyon-Gesellschaft, 11 818 882,64 Frcs. als Rest der vom Staate als Beihilfe erhaltenen Jahreszahlungen, endlich 2 326 708,07 Frcs. als Rest der Ende 1883 abgeschlossenen Zinsengewähr-Rechnungen.

Verwendet waren vom Anlagekapital bis zum Ende des Berichtsjahres 1 862 866 294,22 Frcs., und zwar 1 327 983 308,36 Frcs. für das ältere Netz, 310 790 180,41 Frcs. für das Netz von 1883 und 224 092 805,45 Frcs. für Fahrbetriebsmittel. Zur Verfügung standen also noch 42 774 609,01 Frcs.

Der Verkehr hat sich in befriedigender Weise entwickelt; es kamen 21 581 127 Personen (881 728 mehr als 1888) zur Beförderung, von denen jede durchschnittlich 58,5 km (gegen 48,8 km in 1888) zurücklegte und 4,29 (gegen 4,62) Cts. für 1 km entrichtete. Der ganz hervorragende Aufschwung des Personenverkehrs ist hauptsächlich durch die Weltausstellung veranlasst; wir haben bereits an anderer Stelle*) gezeigt, dass die Orléansbahn 1889 um 50 % mehr Personen als 1878 während der Ausstellungszeit nach Paris geführt hat. Es ist dies nur durch die Gewährung einer grossen Menge zum Theil ganz ausserordentlicher Vergünstigungen an die reisende Bevölkerung erreicht worden, und zwar: 1. Vierteljahrskarten zwischen dem ganzen Netz und Paris mit 40 % Fahrpreisermässigung gegenüber den gewöhnlichen Zeitkarten. 2. Die seit 1880 zwischen allen Stationen und Paris ausgegebenen, 25 % Ermässigung gewährenden Rückfahrtskarten mit veränderlicher Gültigkeitsdauer je nach der Entfernung standen den Besuchern der Ausstellung von 1878 noch nicht zu Gebote und wurden den Bedürfnissen der Ausstellung von 1889 noch dadurch angepasst, dass ihre Gültigkeitsdauer im Anfang während der verschiedenen Feste sowie in den letzten Wochen sogar bis zum doppelten Zeitraum verlängert wurde. 3. Seit Anfang September wurden 12 tägige Familien-Rückfahrkarten, welche mit einer veränderlichen Preisermässigung von 25 bis 40 % für Familien von 3 bis 6 und mehr Mitgliedern verbunden waren,

---

*) Vergl. Nr. 72 S. 713 d. Ztg.

ausgegeben; auch konnte deren Gültigkeitsdauer zweimal um je 5 Tage durch Erlegung eines Zuschlags von 10 % für jede Verlängerung verlängert werden. 4. Während der letzten Wochen des Oktober wurden unter dem Namen „Ausflugskarten" 8tägige persönliche Rückfahrkarten II. und III. Klasse mit 40 % Fahrpreisermässigung, gültig für alle Personenzüge mit Ausnahme der Eil- und Schnellzüge, ausgegeben. 5. Wie bei früheren Ausstellungen erhielten auch diesmal die auf Kosten der Fabrikvorstände, der Departementsausschüsse, der Departements- und Gemeindeverwaltungen zum Besuch der Ausstellung nach Paris geschickten Handwerker, sofern sie in Gruppen von wenigstens 4 Personen reisten, sowie auch die Mitglieder der zahlreich während der Ausstellung abgehaltenen Versammlungen für die gewöhnlichen Personenzüge Fahrkarten zum halben Fahrpreise. 6. Wie früher wurden auch Vergnügungszüge mit ermässigten Preisen, für 8tägigen Aufenthalt in Paris berechnet, abgelassen. 7. Ausserdem wurden Sonntags-Vergnügungszüge, welche Preisermässigungen bis 80 % boten, verkauft. Im ganzen brachten 170 Vergnügungszüge 164 528 Personen nach Paris gegen 93 Züge mit 59 546 Personen in 1878. Im Vorjahre war von der Orléansbahn im Verein mit der Staats- und der Westbahn für die Sommerzeit ein Rundreiseverkehr für Einzel- und Gesellschaftsreisen mit der Möglichkeit, den Reiseweg nach eigenem Belieben zusammenzustellen, eingeführt worden, wobei für Gesellschaftsreisen die Preisermässigung mit der Zahl der reisenden Personen wuchs; diese Einrichtung ist im Jahre 1889 auf das ganze Jahr sowie auf die 7 grossen Französischen Netze ausgedehnt worden. Ebenso hat sich die Orléansbahn mit den übrigen Eisenbahnverwaltungen ins Einvernehmen gesetzt, um ihren Zeitkartentarif auf das ganze Französische Netz auszudehnen; derselbe gestattet nach zuvoriger Einzahlung einer bestimmten Summe zum halben Preise zu fahren und ermöglicht dadurch nach Zurücklegung einer entsprechenden Anzahl von Kilometern eine erhebliche Ersparniss. Die durch Erlass vom 9. März 1889 gestatteten leichten Züge, welche bei beschränkter Zusammensetzung nicht allen den gewöhnlichen Personenzügen obliegenden Verpflichtungen unterworfen sind, wurden versuchsweise eingeführt.

An Frachtgut wurden 8 078 795 t (234 120 t mehr als 1888) befördert, von denen jede Tonne Gut durchschnittlich 178 km (gegen 174 km) zurücklegte und 6,06 Cts. (gegen 6,18 Cts. in 1888 und 6,48 Cts. in 1886, dem letzten Anwendungsjahr der alten Tarife) für 1 km einbrachte. Die bedeutendste Mehrverfrachtung trat ein bei Kohlen und Koks, Dünger, Wein in Fässern, Bauholz, Hüttenerzeugnissen, Getreide, Erzen, Rohzucker und Syrup, Backobst, Mehl, Steinen, Esswaaren, Obst und Gemüse, sowie bei Rüben; der Verkehr ging dagegen zurück in Brennholz, Heu und Stroh, Baukalk, Seesalz und Schiefer. Diese Verkehrsschwankungen kennzeichnen das Anwachsen geringwerthiger Massengüter, welche nicht nur von den allgemeinen Tarifermässigungen, sondern auch von den zu Gunsten der Hüttenwerke des Netzes eingeführten Ermässigungen Nutzen ziehen. Die Mehrverfrachtung von Wein ist ausschliesslich durch die besseren Ernten in Frankreich veranlasst, so dass dieser Verkehrsaufschwung bei der Gesundung der Weinberge des Netzes ein dauernder zu sein verspricht. Die Sendungen von Spanischen Weinen nach Paris, welche vor einigen Jahren noch 80 000 t, dagegen 1888 nur noch 18 000 t betrugen, sind abermals um 3 500 t zurückgegangen, weil sich diese Weinsendungen immermehr dem Seewege zuwenden.

Die Betriebsergebnisse des Hauptnetzes zeigen eine Einnahme von 165 896 611,10 Frcs., von derselben brachten der Personenverkehr 54 355 723,28 Frcs., der Gepäck- und Eilgutverkehr 14 628 405,50 Frcs., der Frachtgutverkehr 95 508 960,02 Frcs., verschiedene Quellen 1 259 778,57 Frcs. und die Einnahmen aus abgeschlossenen Betriebsjahren 143 743,73 Francs. Die Ausgaben beliefen sich auf 78 718 791,51 Frcs., und zwar entfielen hiervon 8 118 463,41 Frcs. auf die allgemeine Verwaltung, 23 672 211,43 Frcs. auf die Betriebsverwaltung, 27 388 413,23 Frcs. auf die Zugförderung und Unterhaltung der Betriebsmittel, 19 433 576,35 Frcs. auf die Bahnaufsicht und Unterhaltung, endlich 106 127,08 Frcs. auf Ausgaben abgeschlossener Betriebsjahre. Der Betriebsüberschuss belief sich auf 87 177 819,59 Frcs. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Einnahmen um 11 051 433,93 Frcs., die Ausgaben um 3 076 285,18 Frcs. und demnach der Ueberschuss um 7 975 148,75 Frcs. gestiegen. Wenn man von den obengenannten Zahlen die mit dem Betriebe nicht in Verbindung stehenden Beträge ausscheidet, so erhält man an Einnahme 164 834 439,27 Frcs., und an Ausgabe 78 393 052,78 Frcs., also 47,56 % der Einnahme.

Auf dem Netz von 1883 wurde eine Einnahme von 4 793 113,38 Frcs. erzielt, zu welcher der Personenverkehr 1 923 126 Frcs., der Gepäck- und Eilgutverkehr 306 823 Frcs., der Frachtgutverkehr 2 555 649,41 Frcs. und verschiedene Quellen 17 032,37 Frcs. beitrugen. Die Ausgaben dieser Linien betrugen 4 993 797,76 Frcs., und zwar entfallen hiervon 454 769,12 Frcs. auf die allgemeine Verwaltung, 1 519 284,03 Frcs. auf die Betriebsverwaltung, 1 692 510,59 Frcs. auf die Zugförderung und Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel und 1 327 233,72 Frcs. auf die Bahnbewachung und Unterhaltung. Die Ausgaben dieser Linien überschreiten deren Einnahmen um 200 684,38 Frcs.; dieser Fehlbetrag wird nebst Zinsen und Tilgungsbetrag der auf diese Linien verwendeten Anlagekosten für das Jahr 1889 zusammen 42 302 711,73 Francs auf die Anlagekostenrechnung übertragen.

Für die auf Grund des Vertrages von 1883 von dem Staate eingetauschten Linien hat am 1. Januar 1887 der fünfjährige Zeitraum begonnen, dessen durchschnittlicher Ertrag im Jahre 1892 der zu zahlenden gegenseitigen Entschädigung zu Grunde gelegt wird. Bis dahin erhält die Staatsbahn den Reinertrag der an die Orléansbahn überlassenen Linien, während die letztere den Reinertrag der dem Staate überlassenen Linien, welcher indessen nicht niedriger als der im Jahre 1882 erzielte, 2 870 597,08 Frcs. betragende Reinertrag sein darf, erhält. Hiernach hat die Orléansbahn an den Staat 207 182,07 Frcs. zu zahlen und von demselben — da ihr die Ziffer von 1889 noch nicht bekannt gegeben ist — mindestens 2 870 597,08 Frcs. zu fordern, so dass sich für sie ein Guthaben von 2 663 415,01 Frcs. ergibt.

In dem Rechnungsabschluss tritt dem Betriebsüberschuss von 87 177 819,59 Frcs. das vorgenannte Guthaben von 2 663 415,01 Frcs. hinzu, so dass zur Befriedigung der vorhandenen, durch Vertrag von 1883 festgesetzten Bedürfnisse 89 841 234,60 Frcs. vorhanden sind. Diese Bedürfnisse setzen sich im einzelnen zusammen aus 61 132 871,38 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen, aus 9 639 590 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Antheilscheine, aus 866 813,10 Frcs. als Pacht für verschiedene Nutzungsrechte, aus 1 642 614,52 Frcs. als Stempel- und Geldbeschaffungskosten und aus 24 600 000 Frcs. zur Vertheilung des gewährleisteten Gewinns. Um diese zusammen 97 881 889 Frcs. betragenden Bedürfnisse bestreiten zu können, musste die Zinsengewähr des Staates mit 8 040 654,40 Francs (8 182 000 Frcs. weniger als im Vorjahre) in Anspruch genommen werden.

Für die Gewinnfestsetzung stehen nach vorstehendem zur Verfügung 639 590 Frcs. als Tilgungsbetrag der Antheilscheine, 9 000 000 Frcs. zur Verzinsung derselben und 24 600 000 Frcs. zur Bestreitung des gewährleisteten Zuschlagsgewinns; ausserdem wurden aber 1 500 000 Frcs. den Rücklagen des Grundbesitzes entnommen, so dass 35 739 590 Frcs. zur Verfügung der am 29. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung standen. Dieselbe beschloss (einschl. des am 1. Oktober 1889 ausgezahlten Abschlagsgewinnes von 20 Frcs.) einen Gesammtgewinn von 58,50 Frcs. auf den Antheilschein zu vertheilen, während ohne die Inangriffnahme der Rücklagen ausser der vorgeschriebenen Tilgung nur 56 Frcs. Gewinn hätten vertheilt werden können. Kr.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Klagerecht auf Beseitigung der Hemmung des Ablaufs eines Privatflusses. Widerspruchsrecht gegen eine hemmende Anlage.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter versteht den § 99, I 8, A. L.-R.'s.: ‚Auch in Privatflüssen darf, zum Nachtheil der Nachbarn oder Uferbewohner, durch Hemmung des Ablaufs derselben, nichts unternommen oder verändert werden' zutreffend und in Uebereinstimmung mit der, von ihm durch zahlreiche Entscheidungen belegten Praxis dahin, dass auf Beseitigung der in einem Privatflusse angebrachten Hemmnisse des Ablaufes jeder Grundbesitzer ein Klagerecht hat, dem das Hemmniss einen Nachtheil bringt, dass aber durch den Nachweis eines dem Kläger gegenüber erworbenen Rechts auf das Bestehen des Hemmnisses dieses Klagerecht beseitigt werden kann. — Das Widerspruchsrecht gegen eine den Wasserablauf hemmende Anlage im § 99, I. 8 A. L.-R.'s ist an die Voraussetzung eines dem Widersprechenden erwachsenden Nachtheiles geknüpft und muss nothwendig geknüpft sein. Durch die Herstellung einer derartigen Anlage, sei es auf der eigenen Flussstrecke des Herstellenden, sei es auf der eines anderen mit dessen Bewilligung, wird in die Rechtssphäre Dritter noch nicht eingegriffen, selbst nicht in die der übrigen Anlieger des Flusses. Erst eine durch die Anlage hervorgerufene Benachtheiligung Dritter bildet einen solchen Eingriff. Die Benachtheiligung allein begründet also ein Widerspruchsrecht und bestimmt zugleich den Kreis der zum Widerspruche Berechtigten, welcher sich im Falle entstehenden Nachtheils nicht etwa auf die Uferbesitzer beschränkt, sondern dem Grunde des Widerspruchsrechts entsprechend alle diejenigen ‚Nachbarn und Uferbewohner' umfasst, welche von dem Nachtheile betroffen werden." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Dezember 1889; Jurist. Wochenschr. 1890 S. 51.)

Verschiedenes.

Bank für Orientalische Bahnen in Zürich.

Die Angelegenheit der Türkischen Bahnen, welche schon seit Jahren in Schwebe war und mit der sich wiederholt nicht blos die Finanzwelt, sondern auch das grosse Publikum zu beschäftigen Anlass hatten, ist nunmehr, wie aus Zürich berichtet wird, zum Abschlusse gelangt. Bekanntlich haben bereits seit einigen Jahren wiederholt Verhandlungen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Erwerbung des genannten Bahnnetzes, welches sich im Besitze der „Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen“ befand, stattgefunden. Dieselben wurden ungefähr vor Jahresfrist abgebrochen, worauf ein Konsortium meist Deutscher Banken, an dessen Spitze der Wiener Bankverein steht, Unterhandlungen wegen des Ankaufes jener Schienenwege anknüpfte. Diese haben nach mehrmonatlicher Dauer zu einem definitiven Abschlusse geführt. Dadurch gelangt jetzt eine finanzielle Transaktion von ansehnlichem Umfange und grosser Tragweite zur Realisirung. Das erwähnte Konsortium hat nämlich ein Geldinstitut ins Leben gerufen, welches sich zu Anfang dieses Monats in Zürich unter der Firma „Bank für Orientalische Bahnen“ gebildet hat. An dem neuen Unternehmen sind Oesterreichische, Deutsche, Schweizer, Französische und Englische Bankinstitute und -Häuser betheiligt. Diese Anstalt ist berufen, das Gros der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, sowie die an die letzteren vorhandenen Forderungen derselben zu übernehmen. Die letztgenannte Unternehmung, deren Sitz sich bekanntlich in Wien befindet, hat ein Aktienkapital von 40 Millionen Francs, zerlegt in 100000 Aktien von je 500 Frcs., auf welche 80 %, demnach 400 Frcs. eingezahlt sind. Die überwiegende Mehrzahl dieser Aktien befand sich seit jeher im Besitze des Baron Hirsch, bis dieselben vor kurzem in die Hände eines vom Wiener Bankverein und der Deutschen Bank gebildeten und vom Wiener Bankverein geleiteten Syndikats übergegangen sind. Dieses hat zugleich die Forderungen des Baron Hirsch an die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen im Betrage von 41,7 Millionen Francs erworben, welche daraus entsprungen sind, dass die Betriebsgesellschaft im Jahre 1885 den kapitalisirten Gewinnantheil der Türkischen Regierung an ihrem Erträgniss erwarb, und dass infolge des vor 2 Jahren erfolgten Schiedsspruches in dem Rechtsstreite mit der Pforte an letztere ein Betrag von 23 Millionen Francs zu bezahlen war. Sowohl der Aktienbesitz der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, als die erwähnten Forderungen, welche sich gegenwärtig im Besitze des oben erwähnten Syndikats befinden, sollen jetzt in das Eigenthum der neuen Bank übergehen, welche diesen Besitz durch die Ausgabe von Obligationen zu finanziren berufen ist. Das Aktienkapital der neuen Bank ist mit 63 Millionen Francs in Aussicht genommen. Davon werden 13 Millionen als Vorzugsaktien eine 5 % Vorzugsdividende geniessen, während für 50 Millionen Francs gewöhnliche Aktien mit 20 % Einzahlung und auf den Namen der Besitzer lautend, ausgegeben werden. Dieses letztere Kapital dient ausschliesslich zur Sicherheit der Obligationäre und darf deshalb keinerlei anderweitige Verwendung finden. Dasselbe ist bereits vollständig gezeichnet, und zwar vorzugsweise durch Oesterreichisches und Deutsches Kapital. Die Summe der auszugebenden Obligationen, welche mit 4,5 % verzinslich sein werden, ist mit 63 Millionen Francs festgesetzt. — Die dargelegte umfangreiche Operation hat eben auch, von einem höheren Gesichtspunkte aus betrachtet, eine hervorragende Wichtigkeit, denn an sie knüpft sich ein naheliegendes Interesse der industriellen und kommerziellen Kreise Oesterreich-Ungarns. Deshalb hat man in Wien auch von jeher ein grosses Gewicht darauf gelegt, dass der Sitz der Betriebsgesellschaft für Orientalische Bahnen, welcher sich seit dem Berliner Kongresse in Wien befindet, auch daselbst verbleibe. Dieser Wunsch soll nunmehr seine volle Befriedigung finden. Es werden nämlich alle wichtigen, die Interessensphären der die Oesterreichische Handelswelt vielfach berührenden Agenden der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, welche bisher ihre Erledigung in Paris gefunden haben, künftig durch den in seiner Mehrheit aus Oesterreichern bestehenden Verwaltungsrath in Wien erledigt werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. September d. J. verschied nach längeren schweren Leiden Herr Regierungsrath Dr. jur. **Carl Bischoff.** Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat an dem Heimgegangenen einen hochbegabten Beamten verloren; die Unterzeichneten betrauern den Verlust eines liebenswürdigen pflichtgetreuen Mitarbeiters.

Erfurt, den 1. Oktober 1890. (2177)
Der Präsident und die Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Die infolge Hochwassers eingetretenen Verkehrsstörungen sind ab 21. September auf sämmtlichen Bayerischen Staatsbahnlinien gehoben und ist der Gesammtverkehr wieder aufgenommen. (2178)

München, den 27. September 1890.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge einer am 24. September l. J. eingetretenen Stockung im Tranistverkehr via Donauuferbahn musste der Verkehr über diese Route zeitweise eingestellt werden, wurde jedoch nach Behebung der Stockung am 30. September l. J. in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Wien, am 30. September 1890. (2179)

4. Güterverkehr.

Mit dem 1. Oktober 1890 wird die zwischen Kornatowo und Stolno belegene Haltestelle Kamlarken für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Sendungen nach Kamlarken werden nur frankirt, von Kamlarken nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung angenommen, auch können Fahrzeuge daselbst nicht verladen werden.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für Kornatowo und Stolno unter Zuschlag von 5 bezw. 7 km zu Grunde gelegt. (2180)

Bromberg, den 29. September 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Breslau. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Ausser einigen Berichtigungen enthält derselbe Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Neubaustrecken Freystadt in Ndr. Schl.-Sagan, Waltersdorf-Reisicht, Glatz-Rückers-Reinerz sowie mit den Haltestellen Tarnau und Zabikowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau. Ferner sind in demselben anderweite Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen enthalten und die Station Kunigundenweiche in den Ausnahmetarif 2 für Holz aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist.

Frankfurt a/M., den 28. Sept. 1890. (2181)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Magdeburg. Der am 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Nachtrag XII zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Januar 1887 enthält neben verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Morsbach b. Wissen, Südmühle, Volperhausen und Wisserhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Birten, Goch, Hassum, Pr.-Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (für Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs II) für die Station Hilden, sowie einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Stärke, Stärkemehl, Kartoffelmehl, Traubenzucker und Dextrin von den Herstellungsorten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach Emden, Norden und Papenburg zur Ausfuhr über See.

Die Tarifkilometer der Station Sudmühle treten erst am 15. Oktober d. J. in Gültigkeit.

Durch den bezeichneten Nachtrag werden die in dem Heft 2 des Deutsch-Niederländischen Verbands-Gütertarifs vom 15. August 1887 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Xanten und Goch ersetzt und aufgehoben.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 29. September 1890. (2182)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Gütertarif, Theil II. 1. Diejenigen Sendungen nach Moskau, welche nach dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs im Verkehr von den Stationen Aachen, Aachen T., Barmen-Rittershausen, Berlin Ostbahnhof, Berlin Lehrter Bahnhof, Hamburg B., Hamburg L. H., Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, Frank-

furt a/M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof, Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Leipzig Berliner, Eilenburger und Dresdener Bahnhof auf den beiden Beförderungswegen über Alexandrowo und über Grajewo, sowie nach dem Importtarif nach Moskau auf dem Bahnwege über Wirballen-St. Petersburg zu gleichen Frachtsätzen befördert werden, werden zur Erreichung eines Natural-Verkehrsausgleichs, abweichend von den auf Seite 9 des fünften Nachtrages zu dem erstgenannten Verbandtarif enthaltenen Leitungsbestimmungen, unter Ausschluss der Verkehrsleitungs-Vorschrift

in der Zeit vom 21. bis einschliesslich den 29. Oktober dieses Jahres neuen Stils über Alexandrowo-Warschau-Brest

befördert werden.

2. Ferner sind diejenigen Sendungen nach Moskau von den Stationen Breslau M., Breslau O. S. und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof), welche nach den beiden vorbezeichneten Gütertarifen zu gleichen Frachtsätzen auf den Bahnwegen über Sosnowice, über Grajewo und über Wirballen-St. Petersburg befördert werden, zu demselben Zweck, abweichend von den gedachten Verkehrsleitungs-Bestimmungen, unter Ausschluss der Routenvorschrift

in der Zeit vom 21. bis einschliesslich den 31. Oktober, vom 21. bis einschliesslich den 30. November und vom 21. bis einschliesslich den 31. Dezember dieses Jahres neuen Stils über Grajewo-Brest

zu befördern.

Im übrigen bleiben die gedachten Verkehrsleitungs-Vorschriften auch ferner in Kraft.

Bromberg, den 24. September 1890. (2183)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarife vom 1. Januar 1888, sowie ein neuer Anhang (an Stelle desjenigen vom 1. Oktober 1889) in Kraft.

Diese Drucksachen enthalten in der Hauptsache ermässigte Frachtsätze für die an den Linien Löbau-Reichenberg und Neusalza-Spremberg-Warnsdorf-Zittau gelegenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Stationen Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf der Böhmischen Nordbahn und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Abdrücke der Drucksachen sind von den betheiligten Expeditionen zu erhalten.

Dresden, den 27. September 1890. (2184)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinischer) und Köln (linksrhein.). Am 1. Oktober d. J. gelangt zur Einführung:

1. je ein Nachtrag IX, X und XI zu den Heften 2—5 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr;

2. je ein Nachtrag I und II zu den Ausnahmetarifen B für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus den Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebieten nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrhein.) und Köln (linksrhein.).

Die Nachträge enthalten unter anderen Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Amern, Arloff, Brüggen, Burgwaldniel, Iversheim, Münstereifel, Nievenheim und Stotzheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) und die Stationen Morsbach bei Wissen, Sudmühle, Volperhausen und Wisserhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinischer).

Die Entfernungen und Frachtsätze für Station Sudmühle treten erst mit dem 15. Oktober d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 26. September 1890. (2185)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (linksrh.)-Oldenburg vom 1. April 1889 gelangt am 1. n. Mts. der Nachtrag V zur Ausgabe, enthaltend u. a. Entfernungen und Tarifsätze für einige neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Oldenburg, den 27. Sept. 1890. (2186B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 5. Oktober d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Oberschlesischen Kohlenbezirk nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin etc. vom 15 November 1884 ein Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinien Striegau-Bolkenhain, Reppen-Zielenzig, Reichenbach-Langenbielau, Niederschönweide (Johannisthal)-Spindlersfeld, Hirschberg-Petersdorf, Weisswasser-Forst und Bergen a. Rüg.-Crampass-Sassnitz, sowie theilweise erhöhte Frachtsätze von einem Theil der Versandstationen nach einer grösseren Anzahl Stationen des Bezirks Berlin. Die erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 25. November d. J. und die Sätze nach den Stationen der Neubaulinien erst mit dem Tage der Eröffnung des Verkehrs auf diesen Stationen in Kraft. Druckabzüge des Nachtrags sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 1. Oktober 1890. (2187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) gelangt mit Gültigkeit vom 15 Oktober d. J. der I. Nachtrag zum Theil VI Heft Nr. 2 des Verbands-Gütertarifes zur Einführung, welcher Nachtrag Ausnahmefrachtsätze für Obstsendungen für die Station Pforzheim der K. Württembergischen und Grossh. Badischen Staatsbahnen, sowie für verschiedene Stationen der K. Ungarischen Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft enthält.

Dieser Nachtrag wird auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 29. September 1890. (2188)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. ab werden bei Berechnung der Taxen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen sowie von einzelnen Stücken Grossvieh im Verkehr zwischen Kirchen-Hausen und Geisingen sowie im Verkehr der südlich von Kirchen-Hausen und der westlich von Geisingen gelegenen Stationen, soweit für dieselben der kürzeste Weg über Kirchen-Hausen führt, die im allgemeinen Badischen Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen um 7 km erhöht. Diese Erhöhung tritt auch ein bei Berechnung der Frachtzuschläge für Werth- und Interessedeklaration sowie des Fahrgeldes der Begleiter der obenerwähnten Sendungen, soweit der Satz von 0,02 ℳ für das Kilometer zur Anwendung kommt.

Karlsruhe, den 28. September 1890. (2189)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. kommen für den Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof loco und transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits neue Tarife zur Einführung, durch welche die entsprechenden Tarife vom 1. Januar l. J. aufgehoben und ersetzt werden.

Die neuen Tarife, welche zum Preise von 50 ₰ das Stück von unserem Gütertarifbüreau, sowie von der Gr. Badischen Güterverwaltung in Basel bezogen werden können, weisen im Verkehr mit einer Anzahl Stationen der Jura-Simplonbahn kleine Ermässigungen auf.

Karlsruhe, den 30. September 1890. (2190)
Generaldirektion.

Niederländisch-Oesterr.-Ungarischer Verband. Gleichwie im Verkehre mit der Station Amsterdam-Petroleumhafen der Holländ. Eisenbahn findet vom 15. Oktober 1890 ab auch eine direkte Abfertigung von Wagenladungen (Eil- und Frachtgut) nach und von der gleichnamigen Station der Niederländischen Staatsbahn zu den Frachtsätzen für Amsterdam zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 0,17 ℳ für 1 000 kg statt.

Dresden, am 30. September 1890. (2191)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 10. Oktober d. J. treten zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1885 und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage die Nachträge 18 in Kraft. Dieselben enthalten ausser einer Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Alt-Heide, Dohna, Hirschfeldau, Kotzenau, Küpper, Nieder-Altwilmsdorf, Nieder-Herwigsdorf, Persel, Primkenau, Rückers-Reinerz und Wolfersdorf, sowie anderweite ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Beuthen a/O., Freystadt in Niederschl., Fröbel, Gross-Gorzütz, Neusalz a. O. und Tschöplau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alt-Heide, Küpper, Nieder-Altwilmsdorf und Rückers-Reinerz treten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Glatz-Rückers-Reinerz bezw. der Station Küpper ab in Kraft.

Abdrücke der Nachträge können von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 1. Oktober 1890. (2192)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. werden für den Verkehr zwischen den Stationen Lobositz (Oesterr.-Ungar. Staatseisenb.-Ges.), Dux, Mariaschein, Schwaz-Kuttowitz, Settenz, Teplitz und Ullersdorf (Aussig-Teplitzer Bahn), Dux-Liptitz, Kosten, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor (Dux-Bodenbacher Bahn) einerseits und Freiberg-Schachtbahnhof und Halsbrücke andererseits direkte Frachtsätze für Kalktransporte eingeführt, über welche die betreffenden Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 30. September 1890. (2193)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main - Neckarbahn. Zum Expressguttarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main - Neckarbahn einer- und Stationen der Nebenbahn Mannheim - Weinheim-Heidelberg über Weinheim andererseits kommt am 1. Oktober l. J. der Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Strecke Weinheim-Heidelberg, welche erst mit dem noch näher bekannt zu gebenden Tage der Eröffnung dieser Strecke in Kraft treten.

Näheres bei den Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 29. Sept. 1890. (2194)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn sowie des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (einschliesslich Hanau Nordb.-Station des Bezirks Hannover) einer- und Stationen der Mannheim-Weinheim - Heidelberger Nebenbahn andererseits über Weinheim tritt mit dem Tage der Eröffnung der Nebenbahnstrecke Weinheim-Heidelberg ein neuer Tarif in Kraft. Hierdurch wird der bezügliche Gütertarif vom 10. September 1888 nebst Nachträgen aufgehoben.

Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Darmstadt, den 29. Sept. 1890. (2195)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Harze, gemeine,
b) Oele, fette,
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1891 in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) und b)
Schreckenstein . . .	0,13 ℳ	0,13 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach		
Schreckenstein a)	0,53 „	0,49 „
Schreckenstein b)	0,67 „	0,60 „

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. September 1890. (2196)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten etc. (Ausnahmetarif Nr. 1) treten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres 1891 in Kraft:

Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und	Frachtsatz pro 100 kg exklusive Schleppbahngebühr ₰
1. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.	
Krakau	1,59
Podgorze-Bonarka	1,59
2. Stationen der Galiz. Carl Ludwig-bahn.	
Barszowice	275
Bierzanów	166
Bochnia	175,4
Bogdanówka	315
Bogumilowice	186,5
Borki wielkie	311
Brody	283
Czarna	196,7
Dembica	200,8
Grodek	265
Jaroslau	235,4
Jezierna	297
Krasne	281
Lancut	223,2
Lemberg (Centr.-Bhf.)	271
Lemberg (pod zamkiem)	272
Maxymówka	313
Medyka	251,7
Mosciska	256,8
Mscana	268
Ozydów	283
Podgorze-Plaszow	159
Podleze	170
Podwoloczyska	311
Przemysl	247,6
Przeworsk	230 3
Radymno	239,5
Ropczyce	204,9
Rzeszów	217,1
Sadowa Wisznia	261
Sedziszów	207,9
Slotwina	179,4
Tarnopol	295
Tarnów	189,6
Wieliczka	167,2
Zablotce	286
Zadwórze	278
Zborów	294
Zloczów	290
3. Stationen der Lokalbahn Jaroslau-Sokal der Galiz. Carl Ludwigbahn.	
Betz	304
Korczów	302
Krystynopol	306
Lubaczów	273
Nowa groblа	262,9
Oliszyce	268
Ostrów	306
Rawa ruska	296,5
Sokal	320,9
Surochów	249,6
Uhnów	300
4. Stationen der Lokalbahn Dombica-Rozwádow der Galiz. Carl Ludwigbahn.	
Baranów	245 6
Chmielów	249,6
Dabic	219,1
Mielec	230,3
Nadbrzezie	259,8
Rozwadów	269
Rzochów	224,2
Tarnobrzeg	253,7
5. Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.	
Bobrka	285
Bontniki	298
Borynicze	291
Buczacz	359,4
Bukaczowce	304
Bursztyn	308
Chodorow	295
Czerepkoutz	363
Czernowitz	373,7
Czortkow	368
Dzuryn	365
Hadikfalva	366
Hadynkorce	370
Halicz	312
Hatna	369
Hliboka	362
Husiatyn	390
Jezierzany	357,4
Kalinowszczyzna	366
Kalusz	322
Kolomea	340
Kopyczynce	371
Korosciatyn	347,2
Korszow	335
Krechowice	319
Lawoczne	331,1
Luzan	355
Mikolajow	298
Monosterzyska	351,3
Nepolokoutz	353
Nizniow	342,1
Oleszow	340,1
Podgorze-Bonarka	159
Podgorze-Plaszow	159
Pyszkowce	363 5
Sombor	281,2
Sniatyn	351
Stanislau	321
Stryj	293
Suczawa	384
Szczerzce	301
Tlumacz-Palahicze	337
Tysmienica	333
Wasylkowsce	373
Wybranowka	288
Zablotow	346
Zuczka	372,7

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich vorstehende Frachtsätze um 36 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 30. September 1890. (2197)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nachtrag VII zu dem gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Am 15. November l. J. tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag VII in Kraft. Dieser Nachtrag enthält:

I. Bestimmungen über den Transport von Flüssigkeiten in Reservoir- (Kessel-, Cisternen-) Wagen.

II. Bestimmungen über den Transport von Getreide, Malz u. Hülsenfrüchten in loser Schüttung (alla rinfusa).

Wien, am 29. September 1890. (2198)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Vizinalbahn tritt mit 1. Oktober l. J. ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft, durch welchen der vom 1. November 1887 gültige Tarif dieser Bahn sammt Nachtrag ausser Kraft gesetzt wird. Dieser neue Tarif enthält für sämmtliche Güter Frachtreduktionen.

Exemplare dieses Tarifs sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen pro Stück für 30 kr. erhältlich.

Budapest, im September 1890. (2199)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Neuhaldensleber Eisenbahn. Am 1. Oktober erscheint zum diesseitigen Lokal-Personentarif der Nachtrag I, welcher neben einigen Aenderungen in den Spezialbestimmungen Fahrpreise für die an diesem Tage auf diesseitiger Strecke zur Einstellung kommende 4. Wagenklasse enthält. (2200)

Neuhaldensleben, den 26. September 1890.

Der Vorstand.

500 mtr. Geleis

gut erhaltener Rillenschienen, System Larsen, pro lfd. mtr. Schiene 13,8 kg wiegend, nebst Traversen und Kleineisenzeug abzugeben. Offerten und Anfragen an das Betriebsamt der Deutschen Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft zu Duisburg.

Wer sich e. solch. Weyl'schen heizb. Badestuhl kauft, kann sich m. 5 Küb. Wass. u. 1 Ko. Kohl. tägl. warm baden. Jeder der dies liest verl. p. Postk. d. ausf. ill. Preisc. grat.



L. Weyl, Berlin W. Mauerstr. 11.

Francozusendung — Theilzahlung.

Prämiirt,
imprägnirter, wasserdichter Bedachungsstoff
„Stereos"
Bestes Fabrikat
R. Bovermann & Cie.
in Beuel a. Rhein.

„Verlangen Sie Muster und vergleichen Sie mit anderen Fabrikaten."

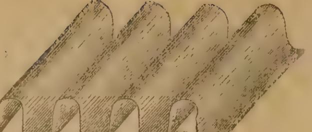
Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Ingenieuren, Architecten, Oekonomen, Inspectoren, Reisenden u. A. wird unter Zusicherung strengster Discretion und feinster Bedienung durch Empfehlung, bezw. Verkauf von Bedarfs-Artikeln der Landwirthschaft, des Maschinenbetriebs und Baufachs lohnender Nebenverdienst nachgewiesen. Versieg. Offerten erbeten unter C. T. 452 an
Rudolf Mosse, Magdeburg.



Wilh. Tillmanns,



Remscheid,

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei und **Anstalt** für **Eisenbauten.**

Ausführung von vollständigen eisernen Bauwerken jeder Art; Bogen- und Satteldächern bis zu den grössten Spannweiten; feuersicheren Deckenconstructionen etc. cte.



Dampfkochereien.
Dampftrocknereien.
Desinfectionsanlagen.

Gebrüder Demmer
Eisenach.

Wannenbäder.
Volksbrausebäder.
Oeffentl. Badeanstalten.



Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen,** seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.

Kgl. Pr. silberne — Kgl. Pr. goldene

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Maschinenfabrik und Eisengiesserei.

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech- und Metallbearbeitung.**

Staatsmedaille. **Grösstes Etablissement in dieser Branche.** Staatsmedaille.

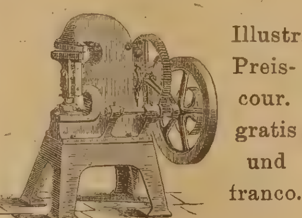
30 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Mehrere Patente.

Neueste Auszeichnungen:
Paris 1889: goldene u. silb. Medaille.
Melbourne 1888: goldene Medaille.

E. K. Fabrik-Marke

Neueste Auszeichnungen:
Brüssel 1888: 2 goldene Medaillen.
München 1888: Kgl. Bayr. Staatspreis.

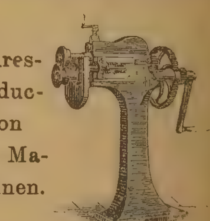
Gegründet 1861.



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Jahresproduction 6000 Maschinen.



Garantie für bestes Material und vorzüglichste Ausführung.

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,

übernimmt die Ausführung

elektrischer Beleuchtungs-Anlagen

für

Bahnhöfe

sowie die Lieferung von Elektromotoren für

Drehscheiben und Schiebebühnen.

Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 79. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 30

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Oktober 1890.

Inhalt:

Zur Tarifreform.

(Schluss aus Nr. 78.)

Ich hätte noch von der mittleren Zugbesetzung gesprochen, die man durch Herbeiziehen der Reisenden zu bessern gedenkt, wenn dies heute noch denselben Sinn hätte, wie vor Zeiten.

Durch die Ausstattung der namentlich in den Schnellzügen laufenden Wagen, durch die rücksichtsvollen Maassnahmen zur bequemen Unterbringung der Reisenden ist bei dem heutigen normalen Verkehr das Mittel der Besetzung meist erfüllt und selbst überschritten. Nicht selten wird daher die Frage auftreten, in welcher Weise der Zudrang zu einem Schnellzuge zu beschränken sei, damit derselbe als solcher planmässig durchgeführt werden könne, z. B. durch ausschliessliche Zulassung der I. Klasse und durch weitere Steigerung der Preise mittelst hoher Zuschläge, wie dies der gebotenen schnellen, bequemen Beförderung entspricht.

Es dürfte somit klargestellt sein, dass Betriebssicherheit, Fahrgeschwindigkeit, Zugbelastung, Zugbesetzung und Fahrpreis in einem gegebenen Abhängigkeitsverhältniss zu einander stehen und daher grundsätzlich nicht Eins oder das Andere willkürlich vermehrt oder vermindert werden darf, ohne das Gleichgewicht zu stören, es sich also thatsächlich nicht nur um vorgefasste Meinungen unserer Fachmänner, sondern um die Kenntniss volks- und eisenbahnwirthschaftlicher, sowie technischer Grundsätze handelt, die nicht nur als wissenschaftliches Beiwerk aufzufassen, sondern auch durch reichliche Erfahrungen, nur zu oft ausserordentlich bitterer Art als zutreffend erhärtet sind. Zu dieser Kenntniss wird eine streng sinnfällige Anwendung, die sich auf Erfahrung in der Ausführung im kleinen wie im grossen stützt, hinzutreten müssen, um zu annähernd richtigen Verhältnisszahlen zu kommen.

Es sind dies einige der unentbehrlichsten Unterlagen, die jedem, der über Tarife schreibt oder der Tarife macht, zu Fleisch und Blut geworden sein müssen.

Aus den einleitenden Worten zur Personenbeförderung — (in Nr. 41) möchte ich empfehlen, nicht mehr herauszulesen, als in denselben gesagt ist.

Wie ich über die grosse Wegeinheit denke, dürfte überhaupt nicht mehr zweifelhaft sein; ich habe das unentwegte Festhalten am Kilometerzeiger als erwünscht, die Bezeichnung „Zone“ als vermeidlich bezeichnet, selbst wenn der Zeitströmung zunächst ein Zugeständniss gemacht werden sollte.

In einem Lande, in welchem jedermann rechnen kann, würde eine Abweichung von der Kilometereinheit keine lange Dauer haben, und bald als eine Bevorzugung des einen gegen den andern erkannt werden.

Andererseits ist es nicht unwahrscheinlich, dass ein Versuch gemacht und zur Begründung desselben, und zwar nicht unzutreffend, ausgeführt werden könnte: bestände noch heute

die Deutsche Meile als Wegemaass ($7^1/_2$ km), würde diese wahrscheinlich als Einheit gewählt worden sein.

Es gibt Auffassungen, welche als echte Kinder der Zeit und Verlegenheit sich zum Versuche aufdrängen, da ist's aber gut, die Brücken nicht abzubrechen, um mühelos auf den verlassenen Weg zurückkehren zu können, d. h. möglichst kleingehaltene Mehrfache, höchstens das Zehnfache des Kilometers zu wählen.

Ich habe vor Jahren versucht, mich mit der Zonenfrage zu befreunden; nach eingehender Erwägung indess gefunden, dass hierdurch unter gewissen Voraussetzungen zwar ein vorläufiges, aber kein dauerndes Auskunftsmittel gefunden sei; dass es für Länder mit unentwickelteren Verkehrsverhältnissen ebenso nützlich sein, weil zum Aufrütteln dienen könne, wie die Anwendung fragwürdig sein möchte für Länder mit hochentwickelter Kultur, namentlich mit hochgesteigerten Verkehrsanforderungen und einer Bevölkerung, bei welcher die Spannung gesellschaftlicher Gegensätze ohnehin den Bedingungen der Stetigkeit und Sesshaftigkeit entgegenwirkt. Je dichter die Bevölkerung, desto vorgeschrittener die allgemeine Bildung und entwickelter das Rechtsbewusstsein, je zureichender endlich die Bahnerträgnisse, desto weniger Veranlassung liegt vor, mit Ausnahmen zu wirthschaften oder zu den alten Zugeständnissen noch neue, mindestens ebenso anfechtbare, weil reichlich ebenso willkürliche, hinzuzufügen.

In Deutschland ist der Plan für eine Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse überdies beeinflusst durch die Verwirklichung des Staatsbahngedankens, dieser grundlegenden That, welche den Begriff der Eisenbahn als Selbstzweck beseitigt und diese selbst auf die Höhe eines der hochbedeutendsten Mittel zur planmässigen Durchführung der Aufgaben der Volks- und Staatswirthschaft in der Hand des Staates erhoben hat. Das Festhalten an der mechanischen Weiterentwickelung von Fall zu Fall, welche mit dem Begriff und Wesen der Privatbahn als einer Transportunternehmung allenfalls sich zusammendenken lässt, erscheint auf die Staatsbahnen angewendet so unzutreffend wie die Annahme, die Staatsbahnen seien nichts anderes als Transportunternehmungen, und aus dem Festhalten dieses Standpunktes ergeben sich die unhaltbarsten Folgerungen.

Statt sich der hohen Einnahmeüberschüsse zu freuen, da dieselben ja nicht einzelnen Personen als Gewinne, sondern der Staatskasse zufliessen, also der Gesammtheit zu gute kommen, wünscht man die Beseitigung durch Herabsetzung der Fahr- und Frachtsätze, ohne zu erörtern, ob man denn wirklich zu viel bezahle für das Gebotene, oder die Nothwendigkeit vorliege, noch weitergehende Erleichterungen angeblich zu Nutz und Frommen derer zu bewilligen, welchen die Zahlung der heutigen oder der demnächst zu ermittelnden Preise zu schwer fällt.

Ich meine, es sind die Fordernden, die Stimmführer, welche billig reisen wollen und der Bahnverwaltung den nicht uneigennützig scheinenden Rath ertheilen, alles damit zusammenzuläuten; „die Masse wird den Ausfall schon wieder einbringen."

Aehnlich verhält sich's im Güterverkehr.

Die Zweifelhaftigkeit solcher Auffassungen tritt allerdings da nicht in ihrer vollen Bedeutung in die Erscheinung, wo reiche Mittel über die Lücken hinweghelfen, und wird von denen vielleicht bestritten, welche nicht Gelegenheit hatten, in der Fremde vergleichende Beobachtungen zu machen, zu sehen, wie der Grundsatz, einseitig zu helfen, selten der Gesammtheit nützt, sondern mit unbeugsamer Nothwendigkeit zum Verlieren des leitenden Fadens und im Verein mit anderen treibenden Kräften selbst zu Nothständen führen kann.

Darum, und ich komme auf den Ausgangspunkt hiermit zurück, erscheint für eine Neugestaltung der Verkehrsverhältnisse die grundsätzliche Lösung von innen heraus angezeigt.

Ich habe vor Jahren bereits ausgesprochen, dass die allmähliche Verminderung der Fahr- und Frachtsätze als ein wirthschaftliches Gesetz aufzufassen und als eine Folge der stetig schwieriger werdenden Verhältnisse des eigenen und des Weltmarktes zu betrachten sei, und ich befinde mich heute keineswegs im Widerspruch mit dieser Auffassung. Auf der einen Seite ergibt sich aus der Vervollkommnung der mechanischen Hilfsmittel eine gesteigerte Mehrleistung, auf der anderen durch die Mitarbeit aller eine verminderte Ausgabe, so dass der Rückgang der Einnahmen keineswegs gleichbedeutend mit dem Rückgang des Ueberschusses ist oder sein muss und darf. Der Ueberschuss bedeutet Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales oder durch Wiederverwendung zu Anlagen erspartes Kapital; endlich bis zur Auffindung eines geeigneteren Ersatzes eine möglicherweise günstige Form der Deckung von Staatsbedürfnissen.

Mit der weiteren Verbilligung der Fahr- und Frachtgelder würden die Ueberschüsse in gleichem Verhältnisse schwinden und Steuern an deren Stelle treten, während beim Sinken der Einnahmen bis unter die Selbstkosten die Staatskasse in die Lage kommen könnte, die Fehlbeträge durch Steuern decken zu müssen.

Dies ist gegenüber der heutigen hocherfreulichen Lage kein freundliches Bild, und scheint der Weg dahin auch noch so weit, so kann man ihn in absehbarer Zeit zurückgelegt denken, wenn die Auffassung bestehen bleibt, als seien die Staatseisenbahnen nichts anderes als die Nachfolge der früheren Privatbahnen, nämlich Transportunternehmungen.

Es dürfte dem bescheidensten Verstande indess zugänglich sein, dass die Staatsbahnen sich mit etwas ganz anderem vergleichen lassen, nämlich mit einer vollkommen unparteiisch und uneigennützig geleiteten allgemeinen Verkehrsanstalt, deren Gewinn an alle zum Staatshaushalt Beitragenden in Form nicht zu zahlender Steuern alljährlich zur Vertheilung kommt.

Trommer.

Die Eisenbahnen bei den Kaisermanövern.

Durch die soeben beendigten Kaisermanöver in der Provinz Schlesien wurden an die Leistungsfähigkeit der das Manövergelände durchschneidenden Eisenbahnen ganz erhebliche Anforderungen gestellt, die um so mehr ins Gewicht fielen, als der grösste Theil der durch die Eisenbahnen zu bewältigenden Transporte auf der eingeleisigen Strecke Raudten-Liegnitz-Königszelt zur Durchführung gelangte. Ein Theil der Transporte entfiel auf die zweigeleisige Strecke Liegnitz-Breslau.

Während in den Tagen des 11., 13., 14., 16.—19. September wesentlich nur die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften sowie der als Schiedsrichter bei den Manövern fungirenden Offiziere — in der Regel 4 Züge täglich — und nur vereinzelt solche für das Publikum auf den genannten Strecken verkehrten, hatten der 12., 15., 20. und 21. September eine erheblich grössere Bedeutung für den Eisenbahnverkehr. Am 12. September — dem Tage der Parade des VI. Armeekorps in Gandau — waren eine grössere Anzahl Mitglieder von Kriegervereinen sowie das schaulustige Publikum nach Breslau und von da zurück in die Heimath zu befördern. Hierzu genügten die fahrplanmässigen Personenzüge auf der Strecke Dittersbach-Breslau, Frankenstein, beziehentlich Striegau-Königszelt sowie Liegnitz-Breslau nicht; es mussten vielmehr Morgens 2 Sonderzüge für die Kriegervereine und 1 solcher für das Publikum von diesen Stationen bis Breslau eingelegt werden, ein weiterer für Kriegervereine auf der Strecke Liegnitz-Breslau. Zur Rückkehr wurden eingelegt 2 Sonderzüge für Kriegervereine von Breslau nach Frankenstein bezw. Striegau, sowie nach Dittersbach, 1 Sonderzug von Breslau über Schmiedefeld nach Glogau, 1 von Breslau nach Liegnitz und 3 Sonderzüge für das Publikum von Breslau

nach Frankenstein, Dittersbach, Striegau und Glogau. Hauptaufgabe war es an diesem Tage, die Züge für die Kriegervereine vor 7 Uhr Morgens in Breslau anzubringen, damit die Aufstellungspunkte der Vereine noch vor der Strassensperrung erreicht werden konnten. Auf den sonstigen in Breslau einmündenden Bahnen genügten die fahrplanmässigen Züge zur Bewältigung des Verkehrs um so mehr, als der grössere Theil des Publikums bereits an den Vortagen sich nach Breslau begeben hatte, um bei den Einzugsfeierlichkeiten, beim Empfange Sr. Majestät des Deutschen Kaisers am 11. September zugegen zu sein. Aussergewöhnlicher Maassregeln zur Bewältigung des Massenverkehrs mit Ausnahme der Heranziehung der nöthigen Anzahl Personenwagen aus zum Theil weit entfernten Bezirken und der Lokomotiven bedurfte es an diesem Tage nicht.

Am 14. September fand der Feldgottesdienst bei Nimkau, Station der Linie Breslau-Liegnitz, statt. In der Nähe der Station Nimkau war eine provisorische Haltestelle eingerichtet, an welcher Se. Majestät der Kaiser den Sonderzug verliess, um dem Feldgottesdienst anzuwohnen. Von hier begaben sich Ihre Majestäten über Breslau nach Camenz und am Abend zurück nach Breslau mittelst Sonderzuges.

Am Morgen des 15. September verliess Se. Majestät Breslau, um sich über Liegnitz nach Brechelshof, Station der Linie Liegnitz-Königszelt, und von da mit Ihrer Majestät der Kaiserin und dem gesammten hohen Gefolge nach dem Paradefeld für das V. Armeekorps bei Eichholz zu begeben. In der Nähe des Paradefeldes befand sich ausser Brechelshof nur noch eine ausschliesslich dem Güterverkehr dienende Haltestelle: Triebelwitz. Um den zu erwartenden Massenverkehr der Kriegervereine — es waren amtlich rund 6300 Mitglieder zur Beförderung angemeldet — sowie des schaulustigen Publikums zu theilen, wurde die Herstellung eines 300 m langen Bahnsteigs in Triebelwitz bewirkt und die Ausschiffung der Kriegervereine ausschliesslich hier vorgenommen; während das sonstige Publikum nach der kleinen nur mit 3 Geleisen ausgestatteten Station Brechelshof dirigirt wurde, woselbst auch die Sonderzüge der fürstlichen Gäste und der Offiziere zur Aufstellung gelangten. Es wurden am Morgen des 15. September ausser dem Sonderzuge Sr. Majestät des Kaisers 2 Sonderzüge für die fürstlichen Gäste und die Offiziere, 3 Sonderzüge von Liegnitz, bezw. Jauer nach Brechelshof, sowie sechs Sonderzüge für die Kriegervereine nach Triebelwitz ausser den fahrplanmässigen Personenzügen zur Ablassung gebracht. Auch hier war es die Hauptaufgabe, die Kriegervereinszüge bereits vor 7 Uhr anzubringen und mussten deshalb die von Görlitz, Posen, Glogau herkommenden Züge bereits Mitternacht abgelassen werden, um Morgens noch vor 4 Uhr in Triebelwitz anzukommen. Die in freiem Felde gelegene Haltestelle war mit ausreichendem Stationspersonal, welches mangels vermiethbarer Räume in den Nachbarorten und in Eisenbahnwagen vom 14. bis 15. September übernachten musste, mit Bahnsteigbeleuchtung durch Petroleumfackeln, einem Schuppen zur Aufnahme des Handgepäcks und last not least mit einer Kaffeeschenke ausgestattet worden, so dass die Krieger bis Tagesanbruch da verweilen und sodann den etwa 1½ Stunden langen Marsch nach dem Paradefelde antreten konnten. Auf Station Brechelshof, wo beide Majestäten, die fremdherrlichen Gäste und Offiziere die Sonderzüge verliessen, war eine künstlerisch ausgestattete Empfangshalle am Bahnsteig errichtet, sowie ein ausgedehnter Halteplatz für Pferde und Wagen der Allerhöchsten Herrschaften in Verbindung mit dem Bahnhofe gebracht worden. Keine der Stationen der Strecke Liegnitz-Königszelt reichte aus, mehrere der leer gewordenen Sonderzüge zugleich aufzunehmen, und musste deshalb jeder einzelne Zug in planmässiger Reihenfolge auf einer anderen Station aufgestellt werden. Die Lokomotiven — fast jeder der Sonderzüge hatte Vorspann nöthig — wurden in Jauer und Königszelt gedreht und kehrten sofort zu ihrem Zuge zurück. Von den Aufstellungsstationen rückten sodann die Leerzüge am Nachmittag wiederum nach Brechelshof und Triebelwitz vor, um dort das Publikum, hier die Kriegervereine wieder aufzunehmen und nach Liegnitz und weiter in die Heimath zu befördern. Das Bezetteln der Wagen, welche für die Kriegervereine bestimmt waren, auf den Aufstellungsstationen, erleichterte das Zurechtfinden für die Mitglieder der einzelnen Vereine sehr, auch wurde durch Ausrufen vor dem in Schritttempo erfolgenden Einfahren der Züge in Brechelshof und Triebelwitz dafür Sorge getragen, dass Irrthümer und Unfälle beim Besteigen der Züge nicht vorkamen. Die Rückbeförderung vollzog sich solchergestalt in 4 Sonderzügen für das Publikum, 6 Sonderzügen für Kriegervereine, in vollständiger Ordnung und grösster Pünktlichkeit. Ausser diesen Zügen waren noch die fahrplanmässigen Personenzüge, sowie 2 Sonderzüge für die fürstlichen Gäste und die Offiziere von Brechelshof nach Liegnitz zu befördern. Am Abend desselben Tages wurden ferner ab Liegnitz noch 1 Sonderzug für Ihre Majestät die Kaiserin nach Breslau, sowie 5 weitere Sonderzüge für das Publikum nach Glogau, Sagan, Goldberg, Kohlfurt und Schweidnitz abgelassen. Eine derartige Leistung, welche ausserdem noch eine grosse Zahl Fahrten der Leerzüge, sowie der Lokomotiven auf längerer Strecke bedingten, wäre auf der eingeleisigen Bahn nicht durchführbar gewesen, wenn nicht der Güterverkehr am 15. September auf derselben vollständig eingestellt worden wäre. Es wurde damit zugleich erreicht, dass eine grössere Anzahl von Beamten und Lokomotiven für die zu befördernden Sonderzüge nutzbar gemacht werden konnte.

Unter den sonst mit Sonderzügen weniger belasteten Tagen hatte der 17. September noch eine erhöhte Bedeutung dadurch, dass an diesem Tage Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich in Breslau anlangte und nach Voraussendung seines Hofzuges mit dem grössten Theil seines Gefolges in einem weiteren Sonderzuge über Königszelt und Striegau sich nach Rohnstock begab. Rohnstock ist vorläufig die Endstation der Nebenlinie Striegau-Bolkenhain und der Wohnsitz des Grafen von Hochberg. Die fragliche Strecke war in den letzten Monaten noch mit Beschleunigung fertiggestellt und wurde nach Durchführung einer Zahl von Probezügen erstmalig zu dieser Kaiserfahrt benutzt. Auf Bahnhof Rohnstock erfolgte die Begrüssung der beiden Kaiser sowie der beiden Reichskanzler in einem daselbst errichteten Empfangspavillon von geschmackvoller Gestaltung. Es waren auf der Station provisorische Einrichtungen zum Wassernehmen der Lokomotiven, zum Aus- und Einladen des Kaiserlichen Marstalles und der grossen Menge von Reisegepäck getroffen, auch Sorge dafür getragen, dass zu jeder Zeit die Ablassung von Sonderzügen von Rohnstock aus erfolgen konnte. An Dienstwohnungen und Uebernachtungsräumen fehlte es auf der Station; es wurden deshalb in benachbarten Häusern des Ortes Uebernachtungsräume gemiethet, da ausser den Stations- und Telegraphenbeamten auch Zugpersonal, Rangirer, Gepäckträger und Wagenputzer in Rohnstock mehrere Tage verweilen mussten. Die daselbst aufgestellt bleibenden Züge beider Kaiser wurden am 20. September, Morgens mit Gefolge, Dienerschaft und Gepäck nach Liegnitz übergeführt, von wo sich Nachmittags 2 Uhr 30 Min. Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich mittelst Sonderzuges über Königszelt und Halbstadt nach Wien, Se. Majestät der Deutsche Kaiser 2 Uhr 45 Min. über Königszelt nach Creisau zum Besuche des Feldmarschalls Grafen von Moltke und von da zurück über Liegnitz nach Bunzlau, endlich Se. Majestät der König von Sachsen 2 Uhr 35 Min. nach Dresden mittelst Sonderzuges begaben. Ausserdem gelangte für die fürstlichen Gäste und Offiziere am Nachmittag ein Sonderzug und ein weiterer für Truppen von Liegnitz nach Berlin zur Beförderung.

Bei Creisau, woselbst eine Haltestelle für öffentlichen Verkehr nicht besteht, war auf dem Bahndamme eine Bahnsteiganlage erbaut, auf eingerammten Pfählen mit Segelleinwand überdacht und reich geschmückt, von welcher eine Treppe nach dem Wendeplatz am Wege herabführte; auch war durch Einschaltung eines Morseapparates in die Leitung zwischen den beiden Nachbarstationen und Besetzung der Haltestelle durch einen Stationsvorsteher dafür gesorgt, die Sicherheit des Betriebes nach jeder Richtung zu wahren. Von besonderem Effekt war bei der Rückkehr Sr. Majestät, die schon bei Dunkelheit geschah, die Beleuchtung der Anlage durch von uniformirten Beamten gehaltene Magnesiumfackeln.

War mit diesen Kaiserfahrten die Zahl derjenigen Sonderzüge zum Abschluss gelangt, welche nach täglich wechselnden und immer nur kurze Zeit vor der Ausführung bekannt gegebenen Dispositionen ins Werk zu setzen waren, so gab der 21. September — Sonntag — Anlass zur Beförderung der erheblichen Zahl — 27 — Sonderzüge, die nach längere Zeit vorher festbestimmten Dispositionen zur Rückbeförderung der Manövertruppen in ihre Garnisonen dienten. Es wurden befördert:

6 Sonderzüge ab Spittelndorf in Richtung nach Breslau,
10 ab Liegnitz in Richtung nach Görlitz und Raudten,
2 „ Neuhof in Richtung nach Raudten,
2 „ Brechelshof desgleichen,
4 „ Jauer in Richtung nach Camenz und
3 „ Gross-Rosen in Richtung nach Camenz bezw. Breslau.

Mit Ausnahme von Liegnitz und Neuhof mussten auf sämmtlichen dieser Stationen provisorische Laderampen zur Einschiffung von Pferden und Fahrzeugen aus alten Schwellen und Schienen erbaut werden. Die für die Mannschaften bestimmten Wagen wurden zum grössten Theil aus anderen Direktionsbezirken mit Sonderzügen nach den Aufstellungsstationen heran- und von diesen nach entsprechender Bezettelung den Einschiffungsstationen zugeführt, da sie auf letzteren der beschränkten Geleisanlage wegen nur kurze Zeit vor der Abfahrt der Sonderzüge eintreffen durften. Gepäck-, Fahrzeug- und Pferdewagen wurden gehörig bezettelt, Tags vorher am 20. den Einschiffungsstationen zugeführt und planmässig aufgestellt, so dass nach erfolgter Beladung das Einrangiren in die inzwischen eingetroffenen Leerzüge für die Mannschaften in kurzer Zeit stattfinden konnte. Nachdem dies geschehen, erfolgte das Einsteigen der Mannschaften und die Abfahrt der Züge.

Um die Diensttelegraphenzimmer nicht zu belasten, waren auf den Einschiffungsstationen provisorische Telegraphenbuden mit Apparaten aufgestellt zur Annahme von Privatdepeschen, da erfahrungsmässig an solchen Tagen eine grosse Anzahl von Privatdepeschen aufgegeben wird. Die Einschiffung der Pferde erfolgte, wo immer das angängig war, durch die Güterschuppen unter Zuhilfenahme von provisorisch angebauten Rampen; die der Fahrzeuge (Pontons, Hackets) von Kopframpen durch Ueberführung der Fahrzeuge von Wagen zu Wagen unter Beseitigung der Bordwände. Die Zahl der gleichzeitig so zu beladenden Wagen ist bedingt durch das Bremsverhältniss der betreffenden Strecken, da über die mit Bremshäuschen versehenen Wagen hinaus eine Ueberführung der Fahrzeuge unmöglich ist.

Die Einschiffung der sämmtlichen Sonderzüge und ihre Beförderung nach den Bestimmungsstationen vollzog sich in grösster Ordnung und Pünktlichkeit, trotz der Schwierigkeiten, welche die eingeleisige Strecke mit ihren vielfachen Kreuzungen fahrplanmässiger Züge, sowie der erhöhte Sonntagsverkehr darboten, dank den ausreichenden Einrichtungen auf den Einschiffungsstationen, den auskömmlich bemessenen Fahrzeiten, den hinreichenden Intervallen und Aufenthalten auf den Zwischenstationen, den zweckentsprechenden Dispositionen über Zugpersonal und Lokomotiven und dem pünktlichen Eintreffen aller Leerzüge. Von den vorgesehenen Reservezügen brauchte infolgedessen kein Gebrauch gemacht zu werden.

Ingesammt gelangten — einschliesslich der am 20. September Beförderten — mit den Sonderzügen am 21. September zur Beförderung: 900 Offiziere, 25 760 Mann, 932 Pferde, 51 Fahrzeuge und 117 210 kg Gepäck. Der Güterverkehr musste auch an diesem Tage auf den in Betracht kommenden Linien ruhen.

Es möge hier nicht unerwähnt bleiben, wie das Gelingen der sämmtlichen Dispositionen nicht zum geringsten Theile der aufopfernden Thätigkeit sämmtlicher Beamten und betheiligten Arbeiter zu verdanken war, die zum Theil unter höchst ungünstigen und schwierigen Verhältnissen in treuer Pflichterfüllung ausharrten. Ke.

Dr. Lorenz von Stein †.

Aus Wien kommt die Trauerkunde, dass Dr. Lorenz von Stein, em. Professor der Nationalökonomie an der Universität Wien, Ritter der eisernen Krone, Mitglied der statistischen Centralkommission und des Staatseisenbahnraths in Wien, Herausgeber der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ usw., am 23. September, 75 Jahre alt, aus dem Leben geschieden ist. In ihm hat die moderne Staatsverwaltungs- und Volkswirthschaftslehre einen ihrer Begründer, einen ihrer bedeutendsten und fruchtbarsten Schriftsteller verloren. Wir insbesondere beklagen in seinem Hinscheiden den schweren Verlust eines epochemachenden Publizisten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, welches er zu einem selbständigen Zweig der Finanzwirthschaft erhob.

Noch in den letzten Jahren hat er in der von ihm im Jahre 1887 begründeten „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ in überaus anregender, geistreicher Weise namentlich die das Oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden Tagesfragen besprochen und dabei mit Vorliebe die Gesichtspunkte herausgehoben, welche für ganz Europa Interesse haben.*)

Ueber das Leben und Wirken des Verstorbenen erfahren wir folgendes:

Lorenz v. Stein war am 15. November 1813 zu Eckernförde geboren, studirte in Kiel und Jena Philosophie und Rechtswissenschaft, betrat in der Kanzlei zu Kopenhagen die Laufbahn des praktischen Staatsdienstes, habilitirte sich dann aber als Privatdozent in Kiel. Als solcher erhielt er bald (1841) ein Reisestipendium, welches ihm gestattete, nach Berlin und von da nach Paris zu gehen, wo er die soziale Bewegung an der Quelle studirte. Das Hauptergebniss dieser Studien war die in 1844 erschienene Schrift „Der Sozialismus und Kommunismus des heutigen Frankreichs“, welche er in 1850 zu einer dreibändigen „Geschichte der sozialen Bewegung in Frankreich von 1789 bis auf unsere Tage“ erweitert hat.

Durch dieses Werk ist v. Stein der erste Geschichtsschreiber der sozialen Bewegung geworden, einer, welcher am frühesten die Gefahren derselben erkannt hat. Zugleich sammelte er in Paris die Materialien zu einer Geschichte des Französischen Rechts, die er nach seiner Rückkehr unter dem Titel „Französische Staats- und Rechtsgeschichte“ (3 Bde. Basel 1846 bis 1848) herausgab.

Im Jahre 1846 in Kiel als Professor angestellt, wurde er von den politischen Kämpfen seines Vaterlandes erfasst; er trat in der Schleswig-Holsteinischen Frage für das Recht der Herzogthümer ein und ging im Jahre 1848 im Auftrage der provisorischen Regierung der Herzogthümer nach Paris, wo er die Broschüre „La question de Schleswig-Holstein“ schrieb. Als Dänemark im Jahre 1852 auch Holstein wieder in Besitz genommen, wurde er von der Dänischen Regierung mit 9 anderen Kieler Professoren seiner Stelle entsetzt. Er lebte dann als Privatmann mit schriftstellerischen Arbeiten beschäftigt (u. a. schrieb er das anziehende, in 3. Auflage erschienene Buch: Die Frau, ihre Bildung und Lebensaufgabe), bis er 1855 einem Ruf als Professor der Staatswissenschaft nach Wien folgte und gleichzeitig in nähere Beziehung zum Minister von Bruck trat, bei dessen Versuchen zur Lösung der grossen finanziellen Fragen Oesterreichs er publizistisch thätig war. (Die neue Gestaltung der Geld- und Kreditverhältnisse in Oesterreich, Wien 1855.)

Auf wissenschaftlichem Gebiete lieferte er in seinem „Lehrbuch der Volkswirthschaft“ (Wien 1858) und in dem „Lehrbuch der Finanzwirthschaft“ (Leipzig 1860, 5. Aufl. 1885—1886) historisch-systematische Darstellungen der staatlichen Verhältnisse aller Europäischen Staaten. An dieses Werk schloss sich die Darstellung einer selbständigen Verwaltungslehre unter Vergleichung der Verwaltungen Europas („Die Verwaltungslehre“ 7 Bde. 1865—1868) und sein systematisches „Handbuch der Verwaltungslehre“ (1876), in welchem bahnbrechenden Werke die Verwaltung als eine Arbeit hingestellt wird, welche der Staat für die Einzelnen zu leisten hat und in welchem der Verfasser zeigt, wie alle Zweige der Verwaltung, so das Bildungswesen, das Heerwesen, die Fürsorge für die wirthschaftlichen Verhältnisse usw. ineinander greifen und dem grossen Ziele der „Harmonie der Entwickelung der Menschheit“ dienen sollen. Zum besonderen Ruhm gereicht es v. Stein, dass er unermüdet, immer von Grund aus neu arbeitend, seine Werke zu vertiefen und ihnen eine vollkommenere Gestalt zu geben suchte.

v. Stein war aber nicht nur Theoretiker, sondern betheiligte sich auch praktisch an den verschiedensten gewerblichen Unternehmungen, wobei er leider vom Glück oft nicht begünstigt war. Mit besonderer Vorliebe wendete er sich dem Eisenbahnwesen zu. Er war der Begründer des früheren „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ und später, wie bereits bemerkt, Herausgeber der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“; ferner Verwaltungsrath der Kaiserin Elisabeth-Westbahn und hielt häufig geistreiche Vorträge im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten, welche sich durch die Fülle neuer Gesichtspunkte und originaler Auffassungen auszeichneten, mit welchen er auch den trockensten Stoff anziehend zu machen wusste. Welch hervorragende Stelle der Verblichene in der Wissenschaft und im Leben einnahm, fand erst kürzlich (am 20. Mai d. J.), am Tage seines 50jährigen Doktorjubiläums, seinen beredten Ausdruck in den vielen Ehrenbezeugungen des In- und Auslandes, welche damals dem Jubilar zu theil wurden. Dr. K.

*) Die Nr. 41 (vom 5. Oktober d. J.) der genannten in v. Stein's Sinne redigirten Zeitschrift bringt aus des Verstorbenen Feder, dessen letzte, noch kurz vor seinem Tode geschriebene wissenschaftliche Arbeit, den ideenreichen Eingang zu einer Artikelserie, welche die Stellung des Fürsten Bismarck zum Eisenbahnwesen auf Grund der Poschinger'schen Aktenstücke (s. Nr. 22 S. 281 d. Ztg.) behandeln sollte. Leider hat der Tod die Vollendung derselben verhindert.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 95 (Warschau-Wiener Eisenbahn) neu, sowie der I. Nachtrag zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion [linksrh.] zu Köln), je der III. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) und der XVII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Vereins-Kilometerzeiger Nr. 95 wird der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen) neu, sowie zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 95 (Warschau-Wiener Eisenbahn) den I. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 55 wird das im August 1886 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3974 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güterproben (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 3998 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 4000 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 4001 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder des besonderen Ausschusses zur Prüfung des Manuskripts einer, die Erhebungsjahre 1879/87 betreffenden Schienenstatistik, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 4. d. Mts.

Nr. 4009 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot des Krebsfanges in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 4026 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn und an die in der Budapester Sitzung erschienenen Herren Vertreter der Französischen Bahnen. Begleitschreiben zum Protokoll der am 24./25. September d. J. in Budapest abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 247 Z vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Juli-September d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 4. d. Mts.), an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahre in der Vereinszeitung Bekanntmachungen erlassen haben.

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat August d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 128,08 Kilometer, folgendes: Im August d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 3 413,61 km höher und bei 35 Bahnen mit zusammen 32 714,47 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende August d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 53 Bahnen mit zusammen 34 461,63 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 1 666,45 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 *M.* entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 504 868 829 *M.* (253 997 500 *M.* Stammaktien, 71 507 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 179 364 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 902,87 km, so dass auf je 1 km 173 921 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 15. August die Strecken Bernburg-Calbe a. S., 14,10 km, und Jerxheim-Nienhagen, 32,78 km (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg), am 25. August die Strecke Hannover-Visselhövede, 73,50 km (Königliche Eisenbahndirektion Hannover).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Auf der Strecke Grünau-Königs-Wusterhausen ist am 17. September d. J. das neu erbaute zweite Geleise in Betrieb genommen worden.

Crefelder Eisenbahn. Die Verbindungsstrecke von Viersen (Unter-Rhaser) nach Viersen (Staatsbahnhof) ist am 15. v. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Karlsruher Lokalbahnen. Am 6. d. Mts. ist die Strecke Karlsruhe-Durmersheim und zwar vorerst für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Bahn hat den alten Friedhof als Ausgangspunkt, berührt in ihrem Lauf durch die Kriegsstrasse die Kronenstrasse, den Staatsbahnhof, das Karlsthor, die Westendstrasse (Militärspital), wo Haltestellen vorgesehen sind, übersetzt bei der Militär-Schwimmschule die Alb (Haltepunkt im Bahnwald), durchschneidet den Ort Grünwinkel (Station) und gelangt über die mit Stationen versehenen Orte Forchheim und Mörsch nach Durmersheim.

Insbesondere den in diesen und den angrenzenden Ortschaften sesshaften Arbeitern, welche die zum Theil weiten Strecken zu ihren Arbeitsstätten in Karlsruhe zu Fuss zurückzulegen hatten, wird die neue Bahn ein willkommenes Beförderungsmittel bieten.

Die Eröffnung der Zweiglinie Grünwinkel-Daxlanden und der Strecke Karlsruhe-Spoeck wird noch in diesem Herbste erfolgen.

Mannheim-Weinheim-Heidelberger Eisenbahn. Am 4. d. Mts. ist die der Betriebsverwaltung zu Darmstadt unterstehende Neubaustrecke Weinheim-Heidelberg für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

Die neue Bahnstrecke, von Weinheim auslaufend, zieht sich an der südlichen Bergstrasse entlang über die mit Stationen versehenen Ortschaften Lützelsachsen, Grosssachsen, Leutershausen, Schriesheim, Dossenheim a. d. B., Handschuhsheim und Neuenheim, überschreitet die Neckarbrücke, setzt sich in Heidelberg über den Bismarckplatz (dort Station) fort durch die Bergheimerstrasse, passirt das Terrain für das projektirte Schlachthaus (Station Heidelberg-Schlachthaus) und findet jenseits desselben Anschluss an die Badische Staatsbahn, wo umfangreiche Anlagen für den Güterumschlag geschaffen sind.

Es bildet diese Bahnstrecke die natürliche Fortsetzung der Main-Neckarbahn, indem sie in Weinheim, d. h. gerade dort einsetzt, wo jene die vielbesuchte, schöne Bergstrasse verlässt.

Eröffnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die Haltestelle Alt-Ranft für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr und für den Viehverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Die zwischen Posen (Gerberdamm) und Schwersenz/Kobelnitz gelegene bisherige Güterladestelle Glowno und die an der Bahnstrecke Konitz-Laskowitz gelegene Haltestellen Sehlen sind am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Am gleichen Tage ist die zwischen Kornatowo und Stolno belegene Haltestelle Kamlarken für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Die Verwaltung schlägt für das am 31. März 1890 beendete Geschäftsjahr eine Dividende von $1\frac{1}{2}$ % vor.

Mecklenburgische Südbahn.

Die auf den 4. November d. J. berufene Generalversammlung hat folgende Tagesordnung: Prüfung und Beschlussfassung über den von einem Aktionär gegen den Abschluss für 1890 erhobenen Einwand. Aufnahme einer Anleihe behufs Vermehrung der Betriebsmittel und Vornahme von Erweiterungsbauten.

Prignitzer Bahn.

In der Generalversammlung wurde der Abschluss und die Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt, die Dividende für die Prioritäts-Stammaktien auf $4\frac{1}{2}$ % und für die Stammaktien auf $1\frac{1}{2}$ % festgestellt, auch der Direktion Entlastung ertheilt. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt. Ferner wurde dem Aufsichtsrathe zur event. Ausführung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wittstock bis zur Landesgrenze (auf Mirow zu) der Betrag von 2 000 *M.* aus dem Dispositionsfonds zur Verfügung gestellt.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte gelangten am 1. April 1889 ermässigte Tarife für den Personen- und Güterverkehr zur Einführung. Trotzdem die Zahl der beförderten Personen um 20 000 und die Gütermenge um 2 016 t stieg, blieben die Einnahmen mit 231 267 *M.* gegen das Vorjahr um 12 584 *M.* zurück. Da die Ausgaben 112 074 *M.* betrugen, verblieb ein Ueberschuss von 119 193 *M.*, wovon 5 864 *M.* in den Reservefonds, 19 899 *M.* in den Erneuerungsfonds fliessen. Nach Zahlung von 1 578 *M.* Eisenbahnsteuern, 8 620 *M.* Anleihezinsen und 6 108 *M.* persönlichen Gewinnantheilen werden 17 000 *M.* zur Tilgung des Ablösungskontos verwandt und 60 000 *M.* = 4 % Dividende auf je 750 000 *M.* Vorzugs- und Stammaktien in Vorschlag gebracht.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Der Vorstand der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Lokalbahn zu Wesenberg ist in den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband aufgenommen worden.

Königliche Eisenbahndirektion Köln (linksrh.).

Die Königliche Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) macht bekannt, dass auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die 4. Abtheilung (Neubau) der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) mit Ablauf des Monats September aufgelöst ist. Alle die Bahnen untergeordneter Bedeutung betreffenden Angelegenheiten werden von jetzt ab von der 3. Abtheilung bearbeitet. Die spezielle Leitung des Umbaues der Bahnanlagen in Köln und die Bearbeitung der hierauf bezüglichen Projekte ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (linksrh.) übertragen. Alle Schriftwechsel, welche den Umbau der Bahnanlagen betreffen, sind hinfort an die Adresse des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (linksrh.) in Köln (Stadtbahn), dagegen alle Schriftwechsel, welche die Bahnen untergeordneter Bedeutung betreffen, an die Adresse der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln zu richten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts.

Der am 5. d. Mts. in Kraft getretene Nachtrag 2 zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 15. Juni d. J. enthält Abänderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen, der Güterklassifikation, der Tariftabellen und der Tabelle der Versicherungsprämien.

Insbesondere wird auf die Aenderung der Bestimmungen über die Erhöhung der Seefracht für sperrige Güter hingewiesen, welche darin besteht, dass die Anzahl dieser Güter erheblich beschränkt und ein fester Sperrigkeitszuschlag nach dem Gewicht der Sendungen an Stelle des bisherigen Zuschlages nach Maass festgesetzt worden ist.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Dezember 1888 tritt am 1. Dezember d. J. ein neuer Tarif in Kraft. (S. Bekanntmachung in Nr. 77 S. III d. Ztg.)

Der Bau der neuen Eisenbahnbrücken über die Weichsel und Nogat bei Dirschau und Marienburg

ist in den letzten Monaten nachdrücklich gefördert worden. Die Brücke bei Marienburg soll noch in diesem Jahre dem Bahnbetriebe übergeben werden, während die Fertigstellung der sehr viel längeren Brücke bei Dirschau noch ein weiteres Jahr in Anspruch nehmen wird. Mit dem letzterwähnten Brückenbau stehen im Zusammenhang Verlegungen der Deiche des Marienburger Deichverbandes ober- und unterhalb der Brücke, sowie erhebliche Abtragungen der Aussendeichländereien, wodurch das Weichselbett in der Nähe der Brücken zur gefahrlosen Abführung des Hochwassers geeignet werden soll. Auch diese Arbeiten sind in diesem Sommer weit vorgeschritten. Längs des Weichsel-Haffkanals sind die den Kanal einfassenden Deiche, welche sich in den beiden wasserreichen Vorjahren als zu niedrig erwiesen hatten, im Laufe des Sommers erhöht worden.

Zoll- und Steuervorschriften im Verkehr nach Russland.

Im nachstehenden theilen wir die Vorschriften mit über die Lagerung und öffentliche Versteigerung der vom Auslande mit der Eisenbahn in Russland anlangenden Güter- und Gepäckstücke, welche nicht verzollt worden sind und deren Frachtgebühren nicht entrichtet wurden:

1. Die mit der Eisenbahn in Russland eingeführten ausländischen Güter und Gepäckstücke gehen in die Zollämter mittelst Anweisen ein, welche die Höhe des Betrages der den Eisenbahnen für die genannten Güter und Gepäckstücke zukommenden Gebühren und den im Eisenbahnfrachtbriefe angegebenen Namen oder die Firma des Absenders, sowie seine Adresse enthalten.
2. Sollten die in vorstehendem Punkte bezeichneten Güter und Gepäckstücke, erstere im Laufe von 30 Tagen, letztere im Laufe von 14 Tagen, vom Tage der Ankunft gerechnet, von den Empfangsberechtigten nicht abgenommen werden und, falls von der Bestimmungsbahn keine Mittheilung über die Einlösung der auf dem Gute bezw. Gepäckstücke haftenden Bahngebühren erfolgt, so wird seitens der Zollkammer eine dreimalige Bekanntmachung auf Kosten des Waareneigenthümers über die nicht bezogenen Gegenstände erlassen, worüber der Versender verständigt wird. Alsdann werden die Güter nach Verlauf von 3 und die Gepäckstücke nach Verlauf von 4 Monaten, vom Tage der letzten Bekanntmachung gerechnet, zur Veräusserung im Lizitationswege bestimmt, wobei die Versteigerung von der Summe beginnt, welche der Höhe der auf den zum Verkauf kommenden Gegenständen haftenden Zoll-, Lager- und Auktionsgelder, sowie anderer Zollgebühren, als auch der Bahnspesen entspricht.
   (Die Bekanntmachungen und Auktionen in den im obigen Punkte bezeichneten Fällen finden nach den allgemeinen Vorschriften der Zollgesetze statt.)
3. Vom Lizitationserlös werden durch die Zollkammer die zur Begleichung der Zoll-, Lager- und Auktionsgebühren, sowie anderer Zollspesen erforderlichen Gelder behalten, der Rest dagegen wird der Bestimmungsbahn übergeben.
4. Sollte der laut Punkt 2 vorgeschriebene Verkauf mangels Käufer nicht zu Stande kommen, so werden die Güter bezw. Gepäckstücke wiederholt zur Veräusserung bestimmt, indem die Lizitation von derjenigen Summe beginnt, welche zur Deckung der Lager- und Auktionsgebühren nöthig ist, mit der Bedingung jedoch, dass der Ersteher sich verpflichtet, die gekauften Gegenstände in das Ausland zurück zu senden. Von dem bei dieser zweiten Auktion erzielten Betrage regulirt die Zollkammer die Lager-, Bekanntmachungs- und Auktionsgebühren (Punkt 2); der Rest dagegen wird der Bestimmungsbahn übergeben.
5. Die auch bei der zweiten Auktion (Punkt 4) nicht veräusserten Güter und Gepäckstücke unterliegen der Vernichtung, wovon die Bestimmungsbahn zu verständigen ist.
6. Die mit der Eisenbahn eingeführten, zur Einfuhr verbotenen Güter unterliegen gemäss den bestehenden Zollvorschriften sofortiger Vernichtung bezw. werden nach den im Punkt 4 vorgesehenen Vorschriften zur Versteigerung bestimmt.

Verkehrsbeziehungen Deutschlands zu einigen Asiatischen Ländern im Jahre 1889.

Nach der Deutschen Handelsstatistik für 1889 ist die Eisen- und Maschinenindustrie in Britisch-Indien u. a. vertreten durch eine Einfuhr von 275 D.-Ctr. Eisenbahnlaschen, Schwellen usw., 485 D.-Ctr. Schienen, 35 417 D.-Ctr. Stabeisen, 257 D.-Ctr. Platten und Eisenblech, 3 360 D.-Ctr. Eisendraht, 5 147 D.-Ctr. grobe und 3 315 D.-Ctr. feine Eisenwaaren, 11 761 D.-Ctr. Drahtstifte, 1 259 D.-Ctr. gestrecktes Zink, 55 D.-Ctr. Lokomotiven und 392 D.-Ctr. Maschinen.

Im Jahre 1889 betrug die Einfuhr Deutschlands nach Niederländisch-Indien u. a. 111 829 D.-Ctr. eiserne Schienen.

Japan hat sich in den letzten Jahren sehr gehoben, nachdem es eine schwere wirthschaftliche Krise durchgemacht hatte. Auf dem Gebiete der Industrie und des Eisenbahnbaues erstand ein mächtiger Unternehmungsgeist, der sich indess Schranken auferlegte, als im Jahre 1888 der Zinsfuss anzog; viele Projekte blieben unausgeführt. Von Deutschland gingen im Jahre 1889 nach Japan u. a. 763 D.-Ctr. Dampfkessel, 103 385 D.-Ctr. Drahtstifte und 19 304 D.-Ctr. eiserne Brücken und Brücken-Bestandtheile.

Dem dringenden Verlangen des Deutschen Handels- und Gewerbestandes nach einer direkten regelmässigen Linie von einem Deutschen Hafen nach Calcutta und Bombay hat die Deutsche Schifffahrtsgesellschaft „Hansa" durch Einrichtung monatlicher Fahrten von Bremen nach Calcutta und demnächst auch nach Bombay entsprochen.

Aus Frankreich.

Die Pariser Stadtbahn.

Ueber den von der Gesellschaft der Eiffelwerke (Société des établissements Eiffel) vorgelegten Plan einer grösstentheils unterirdischen (11 km langen) Stadt-Ringbahn, sowie über den von der Nordbahn ausgearbeiteten Plan einer ebenfalls unterirdischen, 2,59 km langen Stadtbahn von dem Nordbahnhof nach den Markthallen nebst Zweigbahn nach dem Opernplatz (vergl. Nr. 56 S. 562 d. Ztg.) ist von dem Präfekten des Seinedepartements in der Zeit vom 15. Juli bis 20. August d. J. die Ansicht der Pariser befragt worden. Für die Ringbahn Eiffel's haben sich nur 486, dagegen aber 9 341 Stimmen ausgesprochen, während der Plan der Nordbahn 17 177 günstige und nur 7 110 ablehnende Beurtheilungen erfahren hat. Die Fürsprecher der beiden Pläne begründen ihre Abstimmung damit, dass die Verwirklichung derselben keine Beihilfen seitens des Staates oder der Stadt erfordern, dass die Verlängerung der Nordbahnlinien Ackerbau und Handel durch leichtere Zufuhr der Waaren nach den Markthallen begünstige und dass sich die Pläne den hervortretenden Bedürfnissen anpassen liessen.

Die Gegner führen für ihre Ablehnung als Gründe an, dass die Stadt-Ringbahn einen viel zu beschränkten Umkreis habe, dass sie weder das linke Seineufer noch die Stadtviertel des Weichbildes bediene und dass sich der Anschluss an den Bahnhof Saint Lazare nur schwierig bewerkstelligen lasse; viele Gegner verlangen daher lebhaft die Ausführung des im Jahre 1883 von dem Gemeinderath vorgelegten Planes und werden hierin durch die schwerwiegenden technischen Be-

denken der Ost- und Westbahn bestärkt. Die beiden Seinebrücken werden von den Schiffahrtsgesellschaften beanstandet, welche bei dem geringen Abstande derselben von einander sowie der Anordnung der einen über dem Louviershafen Nachtheile für die Schiffahrt befürchten. Schliesslich werden gegen die Bahnüberführungen in der Lyoner Strasse und auf einem Theil des Bastilleplatzes Einwendungen von den Bewohnern dieses Stadttheils erhoben. Die Handelskammer empfiehlt vor Anlage einer Stadt-Ringbahn zunächst die Herstellung einer Stadt-Querbahn. Interessant ist die Ansicht der Fuhrwerksgesellschaften; während die Allgemeine Omnibusgesellschaft (Compagnie générale des omnibus) in jedem neuen Verkehrsmittel eine Beeinträchtigung ihres Monopols erblickt, erhofft die Allgemeine Gesellschaft der kleinen Fuhrwerke (Compagnie générale des Petites Voitures) von jeder Verkehrsverbesserung den Anreiz zu grösserer Ausnutzung der vorhandenen Fahrgelegenheiten.

Trotz der wenig ermuthigenden Abstimmung in Paris will der Minister Yves Guyot beide Pläne gemeinschaftlich dem Parlament bei seinem Wiederzusammentreten vorlegen.

Der Seekanal zwischen Rouen und Paris.

Der viel umstrittene Entwurf des Ingenieurs Bouquet de la Grye, betreffend die Herstellung eines dem Seinelauf folgenden Seekanals von Rouen bis Paris, ist auf Anordnung des Ministers Yves Guyot vom 15. September bis 15. November d. J. in Paris und den berührten Departements zur öffentlichen Begutachtung ausgelegt worden. Die Herstellungskosten dieses Kanals, welcher bei 180 km Länge und 6,20 m Tiefe in 17 Stunden durchfahrbar sein soll, sind auf 135 000 000 Francs veranschlagt, und zwar 4 600 000 Frcs. für Erwerbung von Grund und Boden, 67 500 000 Frcs. für Erdarbeiten, 14 300 000 Francs für Schleusenbauten, 10 600 000 Frcs. für Verlegung von Eisenbahngeleisen, 10 000 000 Frcs. für Drehbrücken und 22 000 000 Frans für Verwaltungskosten; die Schifffahrtsabgabe ist auf 6,50 Frcs. für die Tonne festgesetzt.

Das betreffende Schriftstück ist von etwa 20 Anlagen begleitet, von denen das am 2. August 1888 erstattete Gutachten der Oberingenieure der Seineschifffahrt über den im Sinne des Urhebers vorgelegten Entwurf des Vizeadmirals Thomasset, sowie der Bericht über die am 27. Dezember 1888 unter Vorsitz des damaligen Ministers Deluns-Moutaud abgehaltene Sitzung des Generalraths der Brücken und Wegebauten (Ponts et chaussées) die bemerkenswerthesten sind. Nach diesen beiden Schriftstücken können die Baukosten leicht 250 bis 300 000 000 Frcs. erreichen, während der in Berechnung gezogene Verkehr von 4 500 000 t erheblich unter dem Anschlag bleiben dürfte; ferner würde die Fahrzeit nicht 17, sondern durchschnittlich 36 Stunden betragen, so dass die Hin- und Rückfahrt ausser der Ent- und Beladezeit 3 Tage in Anspruch nimmt. Schliesslich müsse auch die Möglichkeit der Einstellung der Arbeiten seitens der Unternehmung vor Fertigstellung des Kanals und die dadurch dem Staate auferlegte Verpflichtung zu dessen Vollendung und Betrieb als Grund gegen die Konzessionsertheilung in Betracht gezogen werden. Die genannten Oberingenieure sehen daher in der Unternehmung nur eine Gefahr aber keinen Nutzen und empfehlen daher die Ablehnung des Konzessionsgesuchs.

Die Gründe, welche für den Kanal sprechen, sind bereits in Nr. 73 Jahrg. 1888 d. Ztg. ausführlich auseinandergesetzt.

Der Stand des Planes Freycinet.

Am 31. Dezember 1878, also am Vorabend der Aufstellung des Planes Freycinet, hatte Frankreich ein Hauptbahnnetz von 21 139 km; die Annahme des genannten Planes sowie der Gesetze von 1883 hatte zum Zweck, das Französische Eisenbahnnetz auf 42 664 km zu bringen. Um dies zu erreichen, mussten 20 778 km neu gebaut werden; von denselben sind nach Feststellung des Budgetausschusses bis 1. Januar d. J. 11 320 km gebaut und dem Verkehre übergeben, 2 347 km in Bau, dagegen 7 111 km noch nicht in Angriff genommen. Es sind daher 54,5 % bezw. — unter Mitberücksichtigung der im Bau befindlichen Strecken — 60 % der beschlossenen Arbeiten ausgeführt. Für das Jahr 1891 hat der Budgetausschuss im Einvernehmen mit der Regierung beschlossen, dem Parlament die Einstellung von 160 000 000 Frcs. (wie 1890) in den Staatshaushalt zur Bestreitung der ferneren von den Gesellschaften für Staatsrechnung auszuführenden Arbeiten zu empfehlen.

Die neuen Tarife der Südbahn.

Am 11. September d. J. hat die Südbahn-Gesellschaft den lange erwarteten neuen Gütertarif eingeführt; sie ist die letzte der grossen Gesellschaften, welche ihre Tarife unter Zugrundelegung der in den Verträgen von 1883 bestimmten Sätze umgearbeitet hat. Allerdings erforderte gerade die Aufstellung der Tarife der Südbahn grosse Mühe und Sorgfalt, weil deren Hauptstrecke von Bordeaux über Toulouse nach Cette unter dem Wettbewerb des Südkanals und der Garonne leidet und dadurch die Anwendung besonderer, von dem allgemeinen Tarif verschiedener Sätze erfordert. Die neuen Tarife enthalten fast durchgehend Ermässigungen gegen die bisherigen.

Eröffnung von Strecken.

Am 4. August d. J. ist die Theilstrecke La Foux-Hyères (53 km) der Lokalbahn Saint Raphaël-Hyères mit den Stationen bezw. Haltestellen Hyères-Anschlussbahnhof, Hyères-Stadt, Saint Nicolas-Mauvanne, La Loude, Bormes, Le Lavaudon, La Fossette, Cavalière, Le Canadel, Cavalaire, La Croix, Gassin und La Foux dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Neue Konzessionen.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. im Departement der Haute-Saône für eine Linie von Plancher-les-Mines über Champagney nach Rouchamps (36 km) an die Allgemeine Nebenbahn-Gesellschaft (Compagnie générale des chemins de fer vicinaux),
2. im Departement Saine-et-Oise für eine Schmalspurbahn Versailles-Epône (31 km) an die Gesellschaft der Decauvillewerke (Société des Etablissements Decauville aîné),
3. im Departement Calvados für die Linie Dives-Lur-sur-Mer (31 km) an dieselbe Gesellschaft,
4. im Departement La Manche für die Linie Isigny-Grand-camp (12 km) an dieselbe Gesellschaft,
5. im Departement Loiret für die Linie Toury-Pithivier (29 km) an dieselbe Gesellschaft,
6. im Departement der Ardennen für eine Linie von Rocroy bis zum Bahnhof Rimogne (11 km) an dieselbe Gesellschaft,
7. im Departement der Loire für eine Einschienenbahn von Fleurs nach Panissière (17 km) an die Gesellschaft „Die Einschiene" (Patent Lartigue) [Société „Le Monorail" (brevets Lartigue)],
8. im Departement la Drôme für ein dem Personen- und Güterverkehr dienendes Dampfstrassenbahnnetz, bestehend aus den Linien Grand-Serre-Saint Vallier, Romans-Tain, Chabeuil-Valance, Dieulefit-Montélimar (zusammen 92 km) an den Ingenieur Marchand in Paris unter Vorbehalt späterer Ausdehnung auf die Linien Bourg-de-Péage-Sainte Eulalie-en-Royans, Saint Vallier-Romans, Romans-Crest und Chatillon-Pont-de-Quart.

Uebetragung von Konzessionen.

Die Uebertragung folgender Konzessionen ist genehmigt worden:

1. Durch Erlass vom 14. Juni für die Strassenbahn Annemasse-Samoens nebst den Zweigbahnen Bonne-Bonneville und St. Jecire-Marignier an die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens (Société des chemins de fer économiques du Nord),
2. durch Erlass von demselben Tage für die Strassenbahn Bayonne-Saint-Jean-d'Anglet-Biarritz an die Gesellschaft der Schmalspurbahnen des Südens (Compagnie des chemins de fer à voie étroite du Midi),
3. durch Erlass vom 6. August für die Nordpariser Strassenbahnen an die Gesellschaft der Strassenbahnen von Paris und vom Seinedepartement (Société des tramways de Paris et du département de la Seine),
4. durch Erlass von demselben Tage für die Südpariser Strassenbahnen an die Allgemeine Strassenbahn-Gesellschaft (Compagnie générale des tramways),
5. durch Erlass vom 18. August für die Strassenbahnen Rueil-Marly-le-Roi, Rueil-Courbevoie und Port-Marly-Saint Germain an Tarbé des Sablons von der Strassenbahn-Gesellschaft Paris-Saint Germain.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Die Gemeinnützigkeit (utilité publique) ist durch Gesetz für folgende Linien anerkannt worden:

1. Die Lokalbahn Dun-sur-Auron-Langère (22 km) im Departement Cher, der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen (Société générale des chemins de fer économiques) konzessionirt,
2. die Linie Vitry-le-François-Lèrouville, der Ostbahn konzessionirt;
3. die Lokalbahn Lens-Frevent (53 km) im Departement Pas de Calais, der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens am 15. Februar d. J. konzessionirt;
4. die Dampfstrassenbahn la Juvénie-Sait-Yrinix im Departement Haute-Vienne, der Eisenbahngesellschaft von Perigord konzessionirt;
5. mehrere Strassenbahnen mit Pferde- oder mechanischem Betrieb im Weichbilde von Marseille, der Allgemeinen Französischen Strassenbahngesellschaft konzessionirt.

Neue Eisenbahngesellschaften.

1. Am 6. August d. J. ist von der Banque d'escompte unter dem Namen „Nationale Schmalspurbahn-Gesellschaft“ (Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite) mit einem Kapital von 40 000 000 Frcs., eingetheilt in 80 000 Antheilscheine, eine Gesellschaft gebildet worden, welche folgende Zwecke verfolgt: a) die Ausführung aller mit dem Eisenbahn- und Strassenbahngewerbe in Verbindung stehenden Unternehmungen in Frankreich, seinen Kolonien und Schutzländern, b) die Erwerbung von Beihilfen und Zinsbürgschaften zu dem genannten Zwecke von dem Staate, den Departements und den Gemeinden, c) die Erwerbung der Konzession, sowie die Ausführung des Baues und Betriebes von Eisen- und Strassenbahnen mit Pferde- oder mechanischem Betrieb auf Strassen oder eigenem Bahnkörper, endlich d) der Kauf, Verkauf, die Uebertragung, Pachtung oder Verpachtung von Eisen- und Strassenbahnen.

2. Die Gesellschaft der Eisenbahnen von Aire nach Fruges und von Rimeux-Gournay nach Berck hat sich zum Bau und Betriebe dieser im Departement Pas de Calais gelegenen, 87 km umfassenden und am 3. bezw. 12. Mai d. J. an A. Lambert auf 99 Jahre konzessionirten Linien mit einem aus 2 850 Antheilscheinen von je 500 Frcs. = 1 425 000 Frcs. bestehenden Gesellschaftskapital gebildet.

Todtenschau.

Vicomte Benoist d'Azy, Mitglied des Verwaltungsrathes der Orléans-Eisenbahngesellschaft, ist auf seinem Schlosse la Faye im Departement la Nièvre im Alter von 62 Jahren gestorben.

Ferdinand Mathias, Oberingenieur des Zugförderungs- und Werkstättendienstes der Nordbahn sowie Ritter der Ehrenlegion, ist im Alter von 76 Jahren gestorben. Am 6. Juni 1814 geboren, verliess er 1833 die Centralschule und trat 1846 als Ingenieur in die Dienste der Nordbahn; 2 Jahre vor seinem Tode, am 6. September 1888, trat er nach dem Tode von Eduard Delebecque die von ihm zuletzt bekleidete Stellung an.

Englische Eisenbahnen im Jahre 1889.

Das Britische Handelsministerium veröffentlichte soeben einen ausführlichen Bericht über das Gesammtergebniss des vorjährigen Dienstes der Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches, der, im Vergleiche mit dem Deutschen Bahnbetriebe, viele ausserordentlich interessante Daten enthält.

Die Länge der dem Verkehre übergebenen Linien stieg gegen 1888 um 131 Englische Meilen oder 0,7 % auf 19 943 Meilen oder 32 057 km und schloss 10 853 Meilen mit mehr als einfachem Geleise ein. Das Anlagekapital des ganzen Netzes bezifferte sich auf rund 876 600 000 £ (17 532 Millionen Mark), eine Zunahme von 12 000 000 £ (240 Millionen Mark) gegen das Vorjahr. Die Kapitalauslage für die Meile Bahn hob sich dadurch um 310 £ (6 200 ℳ) und stieg auf 43 955 £ (879 100 ℳ) = etwa 54 700 ℳ für das Kilometer. Dieser enorme Kostenaufwand ist der schwächste Punkt im Englischen Eisenbahnwesen und dürfte im Laufe der Zeit um so nachtheiliger werden, weil das Kapitalkonto unter dem Englischen Buchungssystem von Jahr zu Jahr erheblich wächst, indem viele Posten, die in anderen Ländern auf die laufenden Einnahmen entfallen, in Grossbritannien das Anlagekonto erschweren. Wenn die Amerikaner das umgekehrte, sogenannte „Verbesserungssystem“ zu weit treiben und dadurch den Ertrag der Stammaktien in der Gegenwart beeinträchtigen, so irren die Engländer ganz entschieden in der entgegengesetzten Richtung und gefährden den künftigen Werth der Aktien. Der Verkehr gestaltete sich in 1889 — wie bereits bekannt — höchst befriedigend und es betrugen die Bruttoeinnahmen für den Transport von:

			Zunahme	
Reisenden	I. Klasse . .	3 188 000 £	148 000 £	= 4,9 %
	II. „ . .	2 705 000 „	12 000 „	= 0,4 „
	III. „ . .	19 788 000 „	1 095 000 „	= 5,9 „
	Saisonbillets . .	2 196 000 „	145 000 „	= 7,1 „
	Gepäck, Posten usw.	4 757 000 „	247 000 „	= 5,5 „
	zusammen	32 634 000 £	1 647 000 £	= 5,3 %
Gütern		41 086 000 „	2 330 000 „	= 6,0 „
dazu aus verschiedenen Quellen		3 305 000 „	153 000 „	= 4,9 „
	Totalsumme	77 025 000 £	4 130 000 £	= 5,7 %
ab Betriebskosten		40 094 000 „	2 332 000 „	= 6,2 „
Nettoeinnahme		36 931 000 £	1 798 000 £	= 5,1 %

Die Bruttorevenüe entsprach für die Meile Fahrt (in Pence ausgedrückt)

			Zunahme		
	58,37 d.	(4,86 ℳ)	0,89 d.	(7½ ₰)	oder 1,5 %
und die Betriebskosten beanspruchten . . .	30,54 „	(2,54 „)	0,57 „	(5 „)	„ 1,9 „
netto	27,83 d.	(2,32 ℳ)	0,32 d.	(2½ ₰)	„ 1,2 %

und die Nettoeinnahme einer Gesammt-Kapitalverzinsung von 4,21 % (Zunahme 0,15 %) oder 3,7 % Mehrertrag als in 1888. Die Stammaktionäre bezogen eine Durchschnittsdividende von 4,66 % (+ 0,44 %) und die Rentabilität der Aktien erhöhte sich also um 10,4 %. Das ganze Kapital von 876 600 000 £ zerfällt nämlich in 326 234 000 £ Stammaktien (37 %), 327 447 000 £ Vorzugs- und garantirte Aktien (37 %) und 222 919 000 £ Obligationen (26 %). Im Durchschnitt zahlten die Gesellschaften 4,32 % auf ihr Anlagekapital, den höchsten Prozentsatz seit 1883. Die Stammaktiendividende von 4,66 % war seit 5 Jahren nicht so hoch und übertraf den Durchschnitt der vorhergegangenen 10 Jahre. Bei dem Personenverkehr ist die überwiegende Einnahme aus der täglich zunehmenden Frequentirung der III. Wagenklasse zu erwähnen, denn obgleich bei allen Klassen eine Mehreinnahme zu konstatiren ist, so muss die bei der dritten erzielte geradezu ausserordentlich genannt werden. Man geht jetzt mit dem Gedanken um, das Beispiel der Midland Gesellschaft allgemein zu befolgen und künftig nur Wagen I. und III. Klasse zu stellen, da die II. Klasse vom reisenden Publikum nicht genügend benutzt wird. Der Transport von Mineralien (hauptsächlich Kohlen und Eisen) vermehrte sich nach der Tonnenzahl um 5,1 % und die daraus erzielte Einnahme um 5½ %, wogegen die Waarenbeförderung im Gewichte um 7 % und im Ertrage um 6,8 % stieg. Die erhöhten Betriebskosten absorbirten mehr als die Hälfte der erzielten Mehreinnahme und es steht zu befürchten, dass das bezügliche Verhältniss nicht nur im laufenden Jahre, sondern in Zukunft überhaupt viel ungünstiger ausfallen wird. Die Lohnsteigerung, meistens die Folge von Streiks, aus denen die Arbeiter siegreich hervorgingen, sowie die Vertheuerung von Kohlen, Eisen und anderen Materialien, wirkt sehr drückend auf den Englischen Eisenbahnbetrieb.

Was die Vertheilung der Dividenden betrifft, so ergab sich in runden Zahlen folgende Abweichung gegen das Resultat des Vorjahres:

Verminderung des Kapitals auf das keine Dividende entfiel	3 000 000 £
„ „ 1—2 % „ „	9 000 000 „
„ „ 4—5 „ „ „	5 000 000 „
„ „ 5—6 „ „ „	14 000 000 „
„ „ 6—7 „ „ „	42 000 000 „
Vermehrung des Kapitals auf das 7—8 % Dividende entfiel	64 000 000 £.

Die Dividende auf 64 % des ausstehenden Stammaktienkapitals von 326 000 000 £ bewegte sich zwischen 4 und 8 % und von den übrigen 550 000 000 £ (Vorzugs-, sowie garantirte Aktien und Obligationen) wurde den Besitzern von 518 000 000 £ ein Zinsgenuss von 3—5 % zu theil. Zum Schlusse mag noch bemerkt werden, dass der in einzelnen Kreisen angeregte Plan, die Regierung zu veranlassen, alle Eisenbahnen anzukaufen und fortan selbst zu verwalten, nicht die entfernteste Aussicht auf Erfolg hat. Abgesehen von allen anderen Betrachtungen, überträfe der eventuelle Kaufpreis sogar die finanzielle Kraft von England, da das Geschäft schwerlich weniger als eine Auslage von 1 800 000 000 bis 2 000 000 000 £ (36 000 bis 40 000 Millionen Mark) erfordern würde.

Urtheile des Reichsgerichts.

Anspruch des Grundeigenthümers auf Entschädigung nach dem seitherigen Ertrage des enteigneten Grundstückes.

Aus den Entscheidungsgründen:

1. Die Revision geht in erster Linie davon aus, dass die Klägerin Anspruch auf eine zum Erwerbe eines Ersatzgrundstücks in derselben Gegend ausreichende Entschädigung habe, und begehrt von diesem Standpunkt aus Festsetzung der Enteignungsentschädigung auf 450 000 ℳ als den Durchschnitt des von den Sachverständigen erster Instanz auf 400 000 bis 500 000 Mark geschätzten Preises eines solchen Ersatzgrundstücks. Der Angriff geht schon deshalb fehl, weil sein rechtlicher Ausgangspunkt ein unrichtiger ist.

Der § 10 Absatz 1 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 gibt dem Eigenthümer kein unbedingtes Recht auf den Preis eines Ersatzgrundstückes für das enteignete, sondern bezeichnet nur die Grenze, bis zu welcher der durch die bisherige Benutzungsart bedingte Werth des Grundstücks bei der Abschätzung Berücksichtigung finden kann. Es darf also der Anschaffungspreis eines Ersatzgrundstücks, sofern er der Enteignungsentschädigung zu Grunde gelegt werden soll, niemals

höher sein, als der Werth, den das enteignete Grundstück vermöge seiner bisherigen Benutzung für den Eigenthümer hatte. Nun ist aber der Ertragswerth des enteigneten Grundstücks nach der bisherigen Benutzungsart zu Brauereizwecken und zum Ausschank des erzeugten Bieres von dem Sachverständigen S., dessen Gutachten der Berufungsrichter seiner Entscheidung zu Grunde gelegt hat, geschätzt worden und zwar auf 385 840 ℳ, also niedriger als der von der Klägerin behauptete und in erster Linie in Anspruch genommene Anschaffungspreis beträgt. Es kann also aus § 10 Absatz 1 des Enteignungsgesetzes die Klägerin einen höheren Entschädigungsanspruch nicht herleiten.

In Vertheilung der Beweislast hat der Berufungsrichter nicht geirrt. Denn der Preis eines Ersatzgrundstücks kommt hier nicht im Sinne des § 10 des Enteignungsgesetzes als ein den Entschädigungsanspruch des Eigenthümers nach oben hin begrenzender und dadurch einschränkender Umstand in Betracht, sondern die Klägerin bedient sich desselben um eine höhere Entschädigung zu erzielen, als der von den Sachverständigen unter Berücksichtigung der bisherigen Benutzungsart geschätzte Werth beträgt. In diesem Sinne kann zwar der Behauptung, dass ein Ersatzgrundstück unter einem gewissen Preise nicht zu haben sei, die thatsächliche Erheblichkeit für die Werthschätzung des enteigneten Grundstücks, nicht ohne weiteres abgesprochen werden. Die Beweislast trifft aber den Eigenthümer, der zum Zweck der Erhöhung der geforderten Entschädigung die Behauptung aufgestellt hat. An sich ist anzunehmen, dass durch den nach § 8 des Enteignungsgesetzes dem Eigenthümer zu vergütenden vollen Werth des enteigneten Grundstücks derselbe auch die Mittel empfängt, sich ein anderes in gleicher Weise nutzbares Grundstück zu verschaffen. Ein besonderes Recht darauf aber hat, wie bereits oben bemerkt, der Eigenthümer nicht, am allerwenigsten ein Recht, ein Ersatzgrundstück in derselben Stadtgegend und um jeden Preis zu erwerben. Irrig ist daher auch die Meinung der Klägerin, dass es auf die Angemessenheit der nach ihrer Behauptung für andere Grundstücke in der Altstadt Berlin von den Eigenthümern geforderten Preise nicht ankomme. Die Behauptung der Klägerin, dass sie in dem als Ersatz für das enteignete gemiethete Lokal den Ausschank mit geringerem Nutzen betreibe, als in dem enteigneten Grundstück, ist von dem Berufungsrichter geprüft und aus thatsächlichen mit der Revision nicht angreifbaren Gründen für unerheblich erachtet worden.

2. Eventuell glaubt die Klägerin wenigstens auf den von dem Sachverständigen S. auf 385 840 ℳ berechneten Ertragswerth zusätzlich des (unstreitigen) Werthes der maschinellen Einrichtungen mit 15 838 ℳ zusammen 401 678 ℳ Anspruch machen zu können, und hält die von dem genannten Sachverständigen angewendete vom Berufungsrichter gebilligte Methode der Mittelung zwischen einerseits dem Ertragswerth und andererseits dem durch Summirung des Grund- und Bauwerthes gegebenen Materialwerth für rechtsverletzend, da daraus nur der gemeine Werth des Grundstücks sich ergebe, ihr aber der durch die bisherige Benutzung des Grundstücks bestimmte höhere Werth als Entschädigung gebühre. Auch dieser Angriff ist nicht begründet. Nach § 8 hat der Eigenthümer Anspruch auf den vollen Werth des enteigneten Grundstücks. Dieser wird sich häufig aus dem bisherigen Ertrage berechnen lassen, wenn das Grundstück voll ausgenutzt ist, zugleich aber auch die Beschaffenheit des Grundstücks und die sonst obwaltenden Umstände eine Nachhaltigkeit des bisher gezogenen Ertrages verbürgen oder doch erwarten lassen. Ist das nicht der Fall, so kann der gegenwärtige Ertrag allein nicht bestimmend für den Werth des Grundstücks sein. Kein Käufer wird ein Grundstück nach seinem gegenwärtigen Ertrage schätzen und bezahlen, wenn er für nähere oder spätere Zeit eine Herabminderung des Ertrages erwarten muss. Gründet sich diese Erwartung auf die Abnutzung oder Verbesserungsbedürftigkeit der zur Hervorbringung des Ertrages dienenden Bauten und Einrichtungen auf dem enteigneten Grundstück, so wird der dadurch bedingte Minderwerth den blos aus dem Ertrage berechneten höheren Werth zu einem Theile neutralisiren und dadurch den Gesammtwerth des Grundstücks herabsetzen. In diesem Sinne hat der Berufungsrichter ausser dem Werth des Grund und Bodens (der übrigens auch nach der bisherigen Benutzung des Grundstücks bemessen ist) auch den Werth der Gebäude herangezogen, um den wirklichen vollen Werth des enteigneten Grundstücks zu finden. Eine Verletzung einer Rechtsnorm kann hierin nicht gefunden werden. Insbesondere kann aus dem Satz, dass für die Feststellung der Entschädigung der Werth zur Zeit der Enteignung maassgebend ist, nicht geschlossen werden, dass nicht auch eine in Zukunft zu erwartende Verminderung des Ertrages zu rücksichtigen sei. Denn auch hierin liegt nur ein Moment für die Bestimmung des gegenwärtigen Werthes. Dass der Zustand der baulichen Einrichtungen auch die Schätzung des Miethswerthes beeinflusst haben mag, schliesst die fraglichen Erwägungen nicht aus.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. April 1890 in Sachen Aktienbrauerei Fr. w. Stadt Berlin.)

Bücherschau.

Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechtes. Von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justiziar der Königlichen Eisenbahndirektion, Dozent der Rechte an der Universität Breslau. Zweiter Band, erste und zweite Lieferung. Breslau 1890. J. U. Kern's Verlag (Max Müller). Preis à 2 ℳ.

Von diesem zeitgemässen Werke, dessen ersten Band wir in Nr. 47 S. 490 Jahrg. 1889 d. Ztg. besprachen, sind jüngst die erste und zweite Lieferung des zweiten Bandes erschienen.

Die vom Herrn Verfasser in seinem am Schluss des ersten Bandes veröffentlichten Vorwort ausgesprochene Hoffnung, dass der den Schluss des Werkes bildende zweite Band im laufenden Jahre vollständig zu Ende geführt werde, scheint nicht in Erfüllung gehen zu sollen, da nach der ganzen Anlage des Werkes anzunehmen ist, dass die beiden jetzt erschienenen Hefte erst etwa ein Drittel des zweiten Bandes ausmachen; der Abschnitt VIII, in welchem das wichtigste Kapitel, das Eisenbahn-Transportrecht, abgehandelt werden soll, ist in den vorliegenden beiden Heften noch gar nicht in Angriff genommen.

Dieser Band behandelt vielmehr im Abschnitte VII den Eisenbahnbetrieb in seinen verschiedenen rechtlichen Beziehungen in systematisch klarer und übersichtlicher Weise, mit Anhalt an die in Betracht kommenden Gesetze und Verordnungen:

Theil a) Allgemeine Grundsätze. § 40. Begriff und Rechtscharakter. § 41. Subjekt, Objekt und Umfang. § 42. Entwickelung des Eisenbahn-Betriebsrechtes. I. Die Entwickelung der Eisenbahnpolizei. II. Die Entwickelung des Eisenbahn-Strafrechtes. III. Die Entwickelung des Strafverfahrens.

Theil b) Die Eisenbahnpolizei. § 43. Aufgabe, Gegenstand und Geltungsgebiet. § 44. Das Recht zum Erlasse bahnpolizeilicher Vorschriften. § 45. Die bahnpolizeilichen Vorschriften für die Bahnverwaltungen. I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn. II. Zustand und Revision der Betriebsmittel. III. Handhabung des Betriebes. A. Stations- und Zugdienst. B. Lokomotivdienst. C. Signal-, Weichen- und Telegraphendienst. D. Beschwerdeführung. IV. Sanitätspolizei. V. Feuerpolizei. VI. Kulturpolizei. VII. Unfallverfahren. § 46. Die bahnpolizeilichen Vorschriften für das Publikum. § 47. Die Bahnpolizeibeamten. § 48. Das eisenbahnpolizeiliche Strafverfahren. § 49. Die eisenbahnpolizeiliche Beaufsichtigung.

Theil c) Das Eisenbahn-Strafrecht. § 50. Aufgabe, Gegenstand und Geltungsgebiet. § 51. Das Recht zum Erlasse eisenbahnstrafrechtlicher Vorschriften. § 52. Die eisenbahnstrafrechtlichen Vorschriften. I. Allgemeine Eisenbahndelikte. A. Strafbare Handlungen gegen die Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel nebst Zugehör oder gegen die Fahrbahn. 1. Strafbare Handlungen ohne Transportgefährdung. 2. Strafbare Handlungen mit Transportgefährdung. B. Strafbare Handlungen gegen die Eisenbahn-Telegraphenanstalten. C. Strafbare Handlungen gegen die Eisenbahn-Frachtgüter und Reisenden. II. Besondere Eisenbahndelikte. A. Strafbare Handlung der im Eisenbahndienste Angestellten. B. Strafbare Handlungen der im Eisenbahn-Telegraphendienste Angestellten.

Die sehr gründlichen Ausführungen sind mit zahlreichen Litteratur- und sonstigen Anmerkungen versehen.

Verschiedenes.

Unterirdische Stadt-Fernsprechanlage in Berlin.

Die vom Reichs-Postamt im vorigen Jahre in Angriff genommene Herstellung einer unterirdischen Stadt-Fernsprechanlage in Berlin ist in den letzten Tagen vollendet worden. Das Berliner Fernsprechnetz, das grösste der Welt, ist hierdurch noch weiter vervollkommnet worden, so dass auf absehbare Zeit hinaus eine ungehinderte Entwickelung dieses Verkehrsmittels sichergestellt sein dürfte. Die unterirdische Fernsprechanlage findet ihre natürlichen Knotenpunkte in den Vermittelungsämtern; von dort aus verzweigen sich die Röhrenstränge, welche einerseits die Vermittelungsämter unter sich verbinden, andererseits nach den sogen. Kabel-Aufführungspunkten geleitet sind. Bei den letzteren werden die in Röhren eingezogenen Fernsprechkabel, welche je 28 Leitungen enthalten, mit dem oberirdischen Drahtnetz in Verbindung gesetzt. Die Röhrenstränge haben insgesammt eine Länge von rund 34 km; hiervon sind in der Nähe der Vermittelungsanstalten, wo die

meisten Kabel zusammenlaufen, rund 10 km als Doppelstrang mit zwei neben einander liegenden Röhren gebaut. Für diese Röhrenstränge sind 42 075 m gusseiserne Normal-Muffenröhren von 20—40 cm lichter Weite verwendet worden, von denen die Röhren mit dem grössten Querschnitt bis zu 90 Stück Kabel aufzunehmen vermögen. Das Gesammtgewicht der eingebetteten Röhren beträgt 4 545 746 kg; 522 gemauerte Kabelbrunnen gestatten den jederzeitigen Zugang zu den Röhren. Ausserdem sind an besonders schwierigen Stellen (Strassenübergängen usw.) etwa 100 m schmiedeeiserne Kasten eingelegt und 135 m gemauerte Kanäle hergestellt worden. 212 m eiserne Kabelkasten überspannen an verschiedenen Punkten die Spree und die Schifffahrtskanäle. — Das Einziehen der Kabel in die Röhren erfolgt je nach Bedarf und ist gleichfalls ausserordentlich gefördert worden. Innerhalb eines Jahres sind 6 384 Leitungen mit einer Gesammtlänge von rund 3 685 km in die Röhren eingezogen worden. Hiervon befinden sich schon 3 823 Leitungen mit einer Länge von 1 489 km im Betrieb. Täglich werden weitere Leitungen dem unterirdischen Netz hinzugefügt. Wie wir hören, geht das Reichs-Postamt nach dem bahnbrechenden Erfolge der Berliner Anlage damit um, auch in anderen grossen Städten des Reichs-Telegraphengebiets, in denen sich ein Bedürfniss dazu herausstellen sollte, unterirdische Anlagen herstellen zu lassen.

Neuer Eisenbahntrain des Kaisers von Russland.

Ueber den neuen Eisenbahntrain des Kaisers von Russland, der zum Ersatz des am 29. Oktober 1888 zertrümmerten Zuges gebaut worden ist, findet sich im „Grashdanin" eine nähere Mittheilung. Der neue Train besteht aus 10 Wagen und zwar: 1 Wagen für das Kaiserpaar, 1 für den Grossfürsten-Thronfolger, 1 für die Grossfürstlichen Herrschaften, 2 Wagen für die Suite, 2 für die Dienerschaft, 1 Salonwagen, 1 Wagen für die Küche und 1 für die Werkstätte. Der Train ist 89 Faden lang und wiegt 21 600 Pud. An den Wagen sind sämmtliche Vervollkommnungen der Eisenbahntechnik angebracht, in Bezug auf die Bremsen, Federn usw. ist das allerbeste und praktischste ausgewählt worden. Die Beleuchtung ist elektrisch, die Signalisirung ebenfalls. Die innere Einrichtung des Trains ist einfach, jeder überflüssige Prunk ist vermieden. Im Kaiserlichen Wagen sind auf Wunsch des Zaren die Möbel des früheren Trains behalten worden. Kürzlich wurde mit dem Train eine Probefahrt ausgeführt, die ausgezeichnete Resultate ergab.

Eisenbahnbau in Siam.

Infolge des Einflusses des Deutschen Konsuls in Bangkok ist der Königlich Preussische Baurath Bethge, welcher seinerzeit mit Bankdirektor Exner von der Diskontogesellschaft nach China gereist war, in die Dienste der Siamesischen Regierung getreten und mit dem Bau einer Eisenbahn von der Hauptstadt Bangkok nach Korat betraut worden. Die Bahn wird eine Länge von 105 Meilen haben, und die Kosten sind auf 1 300 000 Pfund Sterling veranschlagt worden. Für die Bahn sollen Deutsche Schienen und Lokomotiven verwendet werden. An den Lieferungen partizipiren, wie man annimmt, Krupp, Dortmunder Union, Bochumer Gussstahlfabrik und die Laurahütte.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: Die Regierungs- und Bauräthe Wolff, bisher in Danzig, als Direktor an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Guben, Neitzke, bisher in Magdeburg, als Direktor (auftrw.) an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig, und Blanck, bisher in Stettin, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (linksrhein.) in Köln, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Hoeft, bisher in Arnstadt, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Elberfeld) in Düsseldorf, Panten, bisher in Potsdam, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Glogau, Merten, bisher in Düsseldorf, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion nach Arnstadt und Borggreve, bisher in Berlin, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Main-Weserbahn) in Cassel, sowie der Eisenbahn-Bauinspektor Siegel, bisher in Frankfurt a/M., als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Halle a/S.

Ober-Baurath Dircksen, der bisherige Leiter der Neubauten der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, ist zum 1. November d. J. an die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt versetzt, wo er die Stelle eines Stellvertreters des Eisenbahn-Direktionspräsidenten bekleiden wird.

Ernannt sind: Die Königlichen Regierungs-Baumeister Schugt in Frankfurt a/M. zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst und Traeder in Hannover zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen im maschinentechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst. Der Eisenbahndirektor Hirsekorn, erster Vorstand der Hauptwerkstätte O. S. in Breslau, ist in den Ruhestand getreten. Dem bisherigen Königlichen Regierungs-Baumeister Max Ewald in Hannover ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Mannheim - Weinheim - Heidelberger Eisenbahn. Am 4. Oktober d. J. wird die, unserer Betriebsverwaltung zu Darmstadt unterstehende Strecke Weinheim-Heidelberg für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Der Lokaltarif wird auf den Stationen, sowie bei unserer Bahnverwaltung in Heidelberg zum Verkauf gehalten.

Der Fahrplan ist auf den Stationen ausgehängt, auch daselbst käuflich zu erlangen.

Die Betriebsleitung erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung zu Darmstadt.

Berlin, im September 1890. (2201)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Karlsruher Lokalbahnen. Am 6. Oktober d. J. wird die unserer Betriebsverwaltung zu Darmstadt unterstehende Strecke Karlsruhe-Durmersheim zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Tarif und Fahrplan, welcher auf den Stationen aushängt, sind dort, sowie bei unserer Bahnverwaltung in Karlsruhe käuflich zu erlangen.

Die Betriebsleitung erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung zu Darmstadt.

Berlin, im September 1890. (2202)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbandsverkehr. Vom 1. November d. J. ab werden die Stationen Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) für den Güterverkehr eröffnet und es wird gleichzeitig für den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn die direkte Abfertigung von Frachtstückgut und Wagenladungen nach und von Düsseldorf K. M. und Düsseldorf B. M. geschlossen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen für Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk sind in dem vom 1. Juni 1890 ab gültigen Tarifheft 3 für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr bereits enthalten.

Dresden, am 30. September 1890. (2203)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 16. Oktober d. J. wird die Station Hückeswagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Deutsch-Dänischen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 30. September 1890. (2204)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Süddeutschen Eisenverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. die Stationen Pforzheim, St. Ruprecht a. d. Raab und Weiz in den Ausnahmetarif für Obst (Theil VI Heft Nr. 1 des Verbandsgütertarifes vom 1. Oktober 1888) einbezogen.

Die direkten Frachtsätze für diese Stationen sind zu bilden wie folgt:

a) für Pforzheim durch Abzug von 0,10 M. für 100 kg an den für Wildbad (Station der K. Württemb. Staatsbahnen) bestehenden Frachtsätzen,

b) für St. Ruprecht a. d. Raab durch Zuschlag von 0,08 M. pro 100 kg,
c) für Weiz durch Zuschlag von 0,15 M. pro 100 kg
} zu den für Gleisdorf (Station der K. K. Oesterreich. Staatsbahnen) vorgetragenen Frachtsätzen.

München, den 29. September 1890. (2205)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Verbandsgüterverkehr. Im vorbezeichneten Verbande sind mit dem 1. d. Mts. zwischen Hamburg B. und verschiedenen Mecklenburgischen Stationen ermässigte bezw. neue Kilometerentfernungen sowie Ermässigungen im Ausnahmetarif Nr. 4 für Dextrin usw. in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ist bei unserer Güter-Abfertigungsstelle Hamburg B. zu erfahren.

Altona, den 2. Oktober 1890. (2206)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Mengen und Sigmaringen anderseits im Südwestdeutschen Verbande sind mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten beiden Stationen sowie unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 1. Oktober 1890. (2207)
Generaldirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. Oktober d.J. treten für den Verkehr zwischen Görlitz, Kamenz, Weida, Zeitz und Zittau der Sächs. Staatsb. einerseits und Lothringisch-Luxemburgischen Stationen andererseits anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft, auch wird die Station Mülhausen-Nord für den Verkehr mit Gera, Görlitz, Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz in den Ausnahmetarif 2a für Sprit und Spiritus einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 2. Oktober 1890. (2208)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 5. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 15. Juni d. J. in Kraft.

Der Nachtrag enthält Abänderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen, der Güterklassifikation, der Tariftabellen und der Tabelle der Versicherungsprämien.

Insbesondere wird auf die Aenderung der Bestimmungen über die Erhöhung der Seefracht für sperrige Güter hingewiesen, welche darin besteht, dass die Anzahl dieser Güter erheblich beschränkt und ein fester Sperrigkeitszuschlag nach dem Gewicht der Sendungen an Stelle des bisherigen Zuschlages nach Maass festgesetzt worden ist.

Exemplare des Nachtrags werden — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich durch die Güterabfertigungsstellen und die Deutsche Levantelinie zu Hamburg abgegeben.

Altona, den 3. Oktober 1890. (2209)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen. Im Lokalverkehre des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie im Rheinischen Nachbarverkehre und den Staatsbahnverkehren Köln (rechtsrhein.) Altona, -Bromberg, -Erfurt und -Magdeburg — ausgenommen im Verkehre mit den Stationen der Niederländischen Bahnen — treten Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen in Geltung. Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu ersehen.

Köln, den 2. Oktober 1890. (2210)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 10. Oktober d. J. wird die Station Stolberg-Rottleberode des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. in den Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 30 km erhöhten Entfernungen für die Station Sangerhausen des gleichen Direktionsbezirks zu Grunde gelegt.

Dresden, am 1. Oktober 1890. (2211)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Am 15. Oktober d. J. tritt der I. Nachtrag zum Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (Theil II) vom 1. Januar 1890 in Kraft. Derselbe enthält veränderte Bestimmungen über die Berechnung der Fracht für Rennpferde und Vollblut-Mutterpferde, sowie für einzelne Stück Kleinvieh. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, erhalten dieselben erst mit dem 15. November d. J. Geltung. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Unentgeltlich. (2212)
Strassburg, den 30. September 1890.
Kaiserliche Generaldirektion.

Main-Neckarbahn. Am 4. Oktober 1890 kommen für den Verkehr zwischen Mannheim Badische Bahn und Weinheim M. N. B. anderweite Fracht- und Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche gegenüber den bisherigen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen in sich schliessen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 20. November l. J. in Kraft.

Näheres bei unseren Güterabfertigungen. (2213)
Darmstadt, den 3. Oktober 1890.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehre Altona-, Elberfeld-, Hannover-, Oldenburg-, Frankfurt a/M.-, Magdeburg- und Köln (linksrheinisch)-Erfurt. Am 5. Oktober 1890 treten in den vorbenannten Verkehren direkte Tarifsätze für

a) Eil- und Frachtstückgüter von und nach den Haltestellen Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück,
b) Frachtgüter in Wagenladungen von und nach der Haltestelle Emleben

in Kraft.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen und Vieh, sowie von Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Oktober 1890. (2214)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 5. d. Mts. treten für den Versand roher Baumwolle von Bremen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft geben. (2215)

Elberfeld, den 4. Oktober 1890.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahme-Frachtsätze der Station Schlachtensee für Eisen des Spez.-T. II. Vom 10. Oktober d. J. ab finden die für die Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II (Ausnahmetarif 4) gleichmässige Anwendung auf Sendungen nach der Station Schlachtensee des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg.

Elberfeld, den 3/10. 90. (2216)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Vom 25. September d. J. ab werden Aepfel und Birnen, frische, lose verladen, in Wagenladungen zu 10 000 kg auf den Strecken der Französischen Ostbahn wieder zu den Sätzen der Französischen Tarifklasse „Spezialtarif 3 § III“ befördert.

Die entsprechende Bekanntmachung vom 2. Juli d. J. ist somit aufgehoben.

Strassburg, den 30. September 1890. (2217)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangt zu dem Tarife für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag VI zur Einführung, welcher Aenderungen der Entfernungen für die Stationen Amanweiler, Ars a. d. Mosel, Diekirch, Forbach, Metz, Novéant, Oberhomburg, Stieringen-Wendel und Wadgassen, neue Entfernungen für die Stationen Gross-Moyeuvre, Rombach, Rosslingen und St. Avold, Ergänzungen bezw. Aenderungen der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, sowie für Sprit und Spiritus enthält. Soweit Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. November d. J. in Kraft.

Dieser Nachtrag ist bei den von uns unterm 15 März v. J. bekannt gegebenen Verkaufsstellen erhältlich.

Erfurt, den 3. Oktober 1890. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis und Reismehl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1891 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Olmütz	1,14 M
Von Schönpriesen-Umschlag nach Olmütz	1,09 M
Von Dresden-Elbkai nach Olmütz	1,50 M

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 2. Oktober 1890. (2219)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages XXVIII zum Lokal-Gütertarif Theil II der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1883, sowie des Nachtrages IX zum Lokal-Gütertarif Theil II der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Oesterreichische Linie) vom 1. Juni 1885.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Linie Jaslo-Rzeszów treten die obbezeichneten Nachträge in Wirksamkeit.

Nachtrag XXVIII bezieht sich nur auf die in Galizien gelegenen K. K. Staatsbahnlinien, sowie auf die Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau, wogegen Nachtrag IX sich ausschliesslich auf die Linie Lemberg-Suczawa erstreckt.

Nachtrag XXVIII enthält:

1. Allgemeine Bestimmungen über die Frachtberechnung auf der Linie Jaslo-Rzeszów.
2. Kilometerzeiger für die Linie Jaslo-Rzeszów.
3. Aenderungen der Bestimmungen des Nachtrages XXVI.

Nachtrag IX enthält:

Abänderungen respektive Ergänzungen der Nachträge VII beziehungsweise VIII. Exemplare der vorgenannten Nachträge sind zum Preise von 3 kr Oe. W. im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Wien I, Johannesgasse, sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen Krakau und Lemberg beziehungsweise beim K. K. Bahn-Betriebsamte Czernowitz erhältlich.

Wien, am 30. September 1890. (2220)

Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Am 10. Oktober d. J. tritt ein Nachtrag IV zum Lokal-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen zu den Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den speziellen Tarifvorschriften noch anderweite, durchweg ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holz und Steine des Spezialtarifs III.

Ausserdem gelangt durch den Nachtrag ein neuer Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben) zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (2221)

Perleberg, den 2. Oktober 1890.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

3. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1891 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 25. Oktober, Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebote für Lieferung von Materialien pro 1891"

bei unterfertigter Direktion frei einzureichen.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 30. November an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen a/Rh., den 2. Oktober 1890.
Die Direktion.
v. Lavale. (2222)

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines feststehenden Drehkrahns von 10 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Apolda am 14. Oktober d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst den Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 90 ₰ portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines feststehenden Drehkrahns für Station Apolda" bis zu oben angegebenem Termine einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 30. September 1890. (2223)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Geräthschaften soll vergeben werden, und zwar:

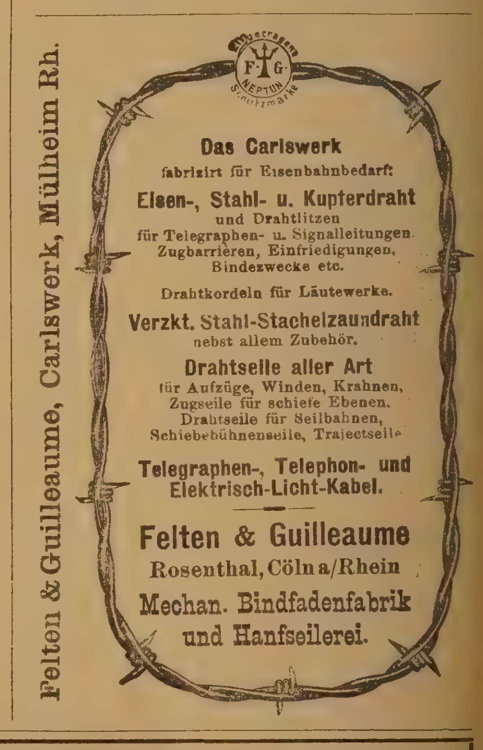
1. verschiedene Metalltheile für Personenwagen,
2. schmiedeeiserne Gasröhren,
3. Krückenspritzen, eiserne Kübel und Eimer,
4. Weichenlaternen, Gaslaternen und Güterbodenlaternen,
5. Feilkloben, Stellmacherbeile, Zaunscheeren, Feuerhaken und Schleifsteine mit Trog,
6. Brückenwaagen, Tafelwaagen, Gewichte, messingene und eiserne,
7. Posamenten,
8. Rohrkohlenkörbe und Rohrbündel,
9. Sprossenleitern, Schnitzbänke, Sägeböcke, Hackstöcke, Schrotleitern und hölzerne Schneeschaufeln,
10. Beilhelme, Borstbesenstiele, Kohlenschaufelstiele, gewöhnliche Schaufelstiele, hölzerne Rohrkeile und Durchsteckpfähle.

Lieferungsbedingungen mit zugehöriger Bedarfsnachweisung können unter genauer Angabe der Materialien, für welche sie gewünscht werden, gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren für jede einzelne Nummer von der Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum 25. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, an dieselbe Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 1. Oktober 1890. (2224JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.





Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren (Rheinland) bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 80. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 88

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Oktober 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Warum muss der Lokomotivführer seinen Dienst stehend verrichten?

Die hier gestellte Frage wurde vor wenigen Wochen in einem längeren Aufsatze der Glaser'schen „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" beleuchtet*); der Verfasser steht nicht an, unumwunden seiner Meinung Ausdruck zu geben, dass vom gesundheitlichen und rein menschlichen Standpunkte der bisherige Brauch der stehenden Dienstverrichtung ohne Schädigung des Dienstes zu verwerfen sei und setzt sich damit in Gegensatz zu vielen erfahrenen Betriebstechnikern, welche seither auf strenge Durchführung der bezüglichen Vorschriften gehalten haben. Trotzdem ist uns eine Entgegnung von dieser Seite bisher nicht zu Gesicht gekommen; wohl aber scheint die Anregung in den amtlichen Kreisen Preussens auf einen so fruchtbaren Boden gefallen zu sein, dass eine gründliche Beschäftigung der betheiligten Kreise mit diesem Thema wahrscheinlich ist.

Da es sich um einen Gegenstand handelt, dem unsere Leser ein besonderes Interesse entgegenbringen werden, und um die Anregung in weitere Kreise zu tragen, lassen wir, einem Wunsche des Verfassers entsprechend, den obenerwähnten Aufsatz ungekürzt folgen:

In der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer, welche derzeit auf den Königlich Preussischen Staatseisenbahnen in Geltung ist, wird durch den § 16 vorgeschrieben, dass der Lokomotivführer seinen Dienst während des Fahrens stehend zu verrichten habe. Diese Vorschrift gilt auch — wie bekannt — auf sämmtlichen Bahnen des Europäischen Festlandes und wird überall mehr oder minder streng gehandhabt. Dieselbe ist durch Alter geheiligt und es wird deshalb manchem frevelhaft erscheinen, sie auf Berechtigung prüfen zu wollen. Wir wollen trotzdem dieses Wagniss unternehmen und zwar angesichts der Thatsache, dass im Eisenbahnwesen nicht gerade selten mit einem alten Brauche erfolgreich gebrochen wurde, sowie dass in anderen Ländern augenscheinlich abweichende Anschauungen zu Recht bestehen.

*) Die Ausführungen beziehen sich in erster Linie auf den Hauptbahnbetrieb; die Anwendung derselben auf den Neben- und Lokalbahn- bezw. Dampfwagenbetrieb ist unter Abwägung zweier Momente zulässig, welche diesen Betrieben eigen sind. Die Ermüdung des stehenden Personals ist infolge der geringeren Geschwindigkeit und Dauer ununterbrochener Fahrten geringer; die Fahrt auf dem frei zugänglichen Bahnkörper oder in der belebten Strasse wird nur bei sehr günstiger Lage aller beim Anhalten anzuwendenden Griffe die Benutzung eines Sitzes zulassen.

Bei Einführung der Lokomotiveisenbahnen in Deutschland kamen vielfach Personenwagen in Gebrauch, welche der Decke entbehrten; dass zu jener Zeit dem Lokomotivpersonal kein bedeckter Stand geschaffen wurde, darf nicht Wunder nehmen. Mit der fortschreitenden Geschwindigkeit und nach Einführung des Nachtdienstes, lange nachdem unbedeckte Personenwagen bereits zur Mythe geworden waren und nur noch Grossvieh sowie besonders dazu geeignete Güter unbedeckt befördert wurden, brach sich die Erkenntniss Bahn, dass eine unbedingte Nothwendigkeit, die Bremser sowie das Lokomotivpersonal fernerhin ohne den Schutz eines bedachten Raumes zu lassen, nicht vorliege. Irren wir nicht, so war die Anregung zur Bedeckung der Führerstände seitens der Bahnärzte ausgegangen; nichtsdestoweniger fanden sich auch viele bahnärztliche Stimmen, welche aus dieser Neuerung Nachtheile für die Gesundheit des zu schützenden Standes prophezeiten, wohl in der Annahme, die Witterungseinwirkungen seien beim zeitweisen Hinausbeugen oder Verlassen des Schutzraumes ungünstiger als bei dauernder Preisgebung. Diese Meinung war auch in den Kreisen der Lokomotivführer weit verbreitet; dieselben zogen in der ersten Zeit ungedeckte Führerstände — solche mit Schutzbrillen und einer hüfthohen Einfassung — entschieden vor, wurden aber durch die Erfahrungen auf bedeckten Führerständen bald eines Besseren belehrt. In den Augen vieler der Maschinenmeister und Obermaschinenmeister, welche sämmtlich noch auf unbedeckten Lokomotivständen ihre ersten Lorbeeren verdient hatten, war der besagte Fortschritt entschieden ein Rückschritt, namentlich auch aus Gründen der Betriebssicherheit; man fürchtete sowohl eine Beschränkung der durch Gesicht und Gehör zu machenden Wahrnehmungen, als eine Beeinträchtigung der gesammten Aufmerksamkeit. Dieselben Erwägungen galten hinsichtlich der Bremsersitze. Es bleibe dahingestellt, ob das Lokomotiv- und Bremserpersonal früher aufmerksamer gewesen ist; thatsächlich hat sich die Betriebssicherheit mit der bei bedeckten Führerständen und Bremsersitzen möglichen Aufmerksamkeit ausreichend abgefunden, während die Gesundheit der Betheiligten günstig beeinflusst worden ist. Man findet zwar auch heute noch unbedeckte Bremsersitze und Führerstände an alten Fahrzeugen; erstere jedoch nur deshalb, weil der Regel nach in jedem Zuge bedeckte Sitze in ausreichender Zahl an neueren Wagen zur Verfügung stehen, letztere nur da, wo die äusserste Beschränktheit der Mittel oder gar eigensinniges Festhalten am Althergebrachten die Aenderung hintangehalten haben. Bei den neueren bedeckten Bremsersitzen deutet nichts mehr auf die Anschauung hin, der Bremser müsse durch Unbequemlichkeiten in der für die sofortige Wahrnehmung irgend welcher Verrichtungen zur Sicherung des fahrenden Zuges zweckdienlichen Spannung erhalten werden; der Raum ist ringsum unter Anwendung der zum Ausblick nöthigen Fenster vollkommen geschlossen und bietet bequeme Sitzgelegenheit mit Rückenlehne, obwohl die Bedienung der Bremse in sitzender Haltung nicht wahrgenommen werden kann. Es ist kein Zweifel, der Bremser wird sich fast bei jeder Witterung in einem solchen Häuschen viel behaglicher fühlen, als auf einem freien Bremsersitz, den er übrigens jederzeit durch Oeffnen der Thüren und Fenster nachahmen kann; er wird in diesem Häuschen aber auch eher einschlafen und dann das Signal der Dampfpfeife überhören, jedenfalls aber allen von aussen an ihn herantretenden Wahrnehmungen schwerer zugänglich sein. Trotzdem wird — wie gesagt — heutzutage bei gutgestellten Verwaltungen kein neuer Personen- oder Güterwagen mehr mit offenem Bremsersitz erbaut.

Wäre man nicht gar so sehr durch Gewohnheit befangen, man müsste demgegenüber den Aufenthaltsraum für das Lokomotivpersonal unnöthig unbequem finden. Die Schuld daran trägt die Entstehungsgeschichte des Führerstandes, dessen jetzige Form nur ein Ausbau des Gerippes ist, mit welchem man sich bei den sogenannten offenen Ständen begnügte. Die Brille auf dem Langkesselrücken ist unter Beibehaltung der beiden Augengläser zur geschlossenen Vorderwand ausgebildet worden; auf die hüfthohe feste Ummantelung des Führerreiches wurden noch Seitenwände mit Ausschnitten und Schiebefenstern gesetzt, die ganze Sache durch ein Dach geschlossen und der Führerstand war fertig. Die Rückseite wurde bei solchen Lokomotiven, wo es nicht unbequem zu machen war, d. i. bei Tenderlokomotiven, wie die Vorderseite geschlossen; bei Lokomotiven mit Tendern unterblieb dies. Bei allen Lokomotiven liessen die Seitenwände eine Oeffnung zum Einsteigen frei, welche bis zur Hüfthöhe durch Säulen eingefasst war. Die innere Einrichtung blieb im wesentlichen ungeändert bis auf eine vereinzelt in der Decke angebrachte Lichtquelle zur Beleuchtung des Tenders, sowie der Manometer und dergleichen. In dieser Form, alle Wände und die Decke aus dünnem Blech hergestellt, die Fugen mangelhaft geschlossen, erwuchs aus dem offenen Stande mit seinen ersten Ansätzen zum Schutz des Personals vor etwa 25 Jahren der bedeckte Stand. Was ist im letzten Vierteljahrhundert zur Vervollkommnung dieser Einrichtung geschehen? Verhältnissmässig am meisten bei den Tenderlokomotiven; bei diesen ist von einigen Verwaltungen ein Lüftungsaufbau im Dach, ein Verschluss der unteren Hälfte der Einsteigeöffnungen durch Schiebe- oder Drehthüren und die Verlegung der Einladeöffnung für die Kohlen an die Aussenseite des Führerhauses vorgesehen worden, um das Einladen bequemer zu gestalten. Bei den Stadtbahnlokomotiven soll sogar in der letzten Zeit — dem grösseren Lüftungsbedürfniss entsprechend — eine direkte Abführung der Feuergase aus der Umgebung der Feuerthür über das Dach hinaus erfolgt sein. Bei Lokomotiven mit Schlepptendern ist als einzige Neuerung gegen den Urzustand der Ersatz der eisernen durch eine hölzerne Decke zu verzeichnen, dem sich hier und da auch die Anwendung des Holzes zu den Umfassungswänden, in ganzer Höhe oder in der oberen Hälfte, angeschlossen hat; der Ohrenschmaus des dröhnenden Geräusches der grossen Blechtafeln ist hierdurch entfallen. Die Seitenöffnungen bei diesen Lokomotiven sind gar nicht, oder nur durch eine Kette geschlossen.

Zum vollständigen Abschluss des Führerstandes an Tenderlokomotiven fehlt nach dem Obigen nur die Bekleidung der Oeffnungen über den Seitenthüren; eine solche nehmen nicht selten die Lokomotivführer aus eigenem Antriebe und aus eigenen Mitteln durch Anbringung von Leinwandvorhängen oder gar von Einsätzen aus Bretttafeln vor. Von der verwaltungsseitigen Anbringung solcher Gelegenheitsverschlüsse der letzten an der vollkommenen Umwandlung fehlenden Flächen ist uns nichts bekannt geworden. Und doch würde dies keinesfalls Nachtheile mit sich führen, da die Anforderungen des Stationsdienstes ohne weiteres durch Zurückschieben der Vorhänge erfüllt werden können und dem jederzeitigen freien Ausblick während der Fahrt nichts entgegensteht.

Erst mit diesem vollständigen Abschluss würden die letzten Folgerungen aus der Preisgabe der offenen Führerstände zu Gunsten der thunlichsten Abwendung der Witterungsunbilden von dem Lokomotivpersonal gezogen sein. 25 Jahre haben hierzu, wie wir sahen, nicht ausgereicht. Wie lange wird es noch dauern, bis diese letzten Folgerungen gezogen werden?

Eine grundsätzlich verschiedenartige Behandlung bei Tenderlokomotiven und Lokomotiven mit Schlepptendern liegt nicht vor, da zuzugeben ist, dass der nahezu vollständige Abschluss bei den Tenderlokomotiven nicht um seiner selbst willen ein- und durchgeführt wurde; er ergab sich aus dem Bedürfniss, bei beiden Fahrtrichtungen die Vorderseite zu schützen, für beide Fahrtrichtungen also auch eine geschlossene Rückwand zu schaffen. Wenn nun auch bei den Lokomotiven mit Schlepptendern nicht in demselben Maasse rückwärts gefahren wird, so ist es doch in den Fällen, in denen es überhaupt vorkommt, dem Lokomotivpersonal nicht minder gesundheitsnachtheilig.

Die Vorgänge bei der Tenderlokomotive haben erwiesen, dass Gründe der Betriebssicherheit gegen den vollständig geschlossenen Führerstand nicht ins Feld geführt werden können.

Die Rücksicht auf den Gesundheitszustand des Personals fordert deshalb auch geschlossene Führerstände für Lokomotiven mit Schlepptendern. Es darf nur ernstlich gefordert werden; die Ausführung wird dem Lokomotivkonstrukteur keine Schwierigkeiten machen.

Lokomotive und Tender erhalten je ein von Grund aus hölzernes Haus mit den nöthigen Fenstern; beide werden zwischen Lokomotive und Tender durch Schutzleder im Dache und Obertheil der Seitenwände verbunden. Die durch Thüren im unteren und durch Vorhänge im oberen Theile geschlossenen Zugänge an den Seiten werden je nach der Bauart an der Lokomotive oder am Tender oder zwischen beiden angebracht. Das Haus über dem Tender lässt den Wassereinguss und den Kohlenschüttraum frei; letzteren macht eine entsprechende Oeffnung der Hinterwand des Tenderhauses wie bei den Tenderlokomotiven zugänglich; eine Thür in derselben macht den ganzen unbedeckt gebliebenen Tendertheil während der Fahrt besteigbar. Das Dach wird mit grossen Lüftungsöffnungen versehen und dieser neue Stand auch durch neuartige Tritte an den Langseiten mit seitlich oder nach vorn und hinten ausbauendem Auftritt versehen, wie solche an Englischen Lokomotiven üblich sind.

Dem Bedürfniss nach frischer Luft während der heissen Jahreszeit kann hierbei vollkommen Rechnung getragen werden, wenn nöthig durch abnehmbare Theile der Wände.

Bei einem derartigen wirklich bedeckten Führerstande wird sich freilich mehr denn bisher die Forderung eines besseren Wärmeschutzes des in den Führerstand hineintretenden Kesseltheiles — namentlich im Sommer — geltend machen. Auch diese Forderung ist unschwer erfüllbar und berechtigt.

In der Annahme, dass es im wohlverstandenen Interesse der Verwaltung liegt, die körperliche Anstrengung des Lokomotivführers thunlichst herabzudrücken, ist noch darauf hinzuweisen, dass zur Bedienung des Regulators und der Steuerung nicht selten mit Widerständen zu rechnen ist, welche bei feststehenden Dampfmaschinen von mehreren hundert Pferdestärken ebensowenig für zulässig und zweckmässig erachtet werden, als bei ebensolchen Schiffsmaschinen. Warum sollten die hier zur Erleichterung der Bedienung ersonnenen Hilfsmittel nicht für Lokomotiven nutzbar gemacht werden?!

Es ist eine Täuschung, wenn man glaubt, der Zusammenhang dieser Dinge mit der Frage in der Ueberschrift sei ein lockerer. Der Weg zum sitzenden Lokomotivpersonal führt über diese Vorbetrachtungen. Es erscheint überdies wahrscheinlich, dass bis hierher nicht nur die ärztlichen Berather der Eisenbahnverwaltungen unbedingt folgen, sondern dass auch die maschinentechnischen Eisenbahningenieure sich anschliessen, namentlich wenn sie sich den Vorgang bei Einführung der jetzigen Führerstände vergegenwärtigen.

Das Lokomotivpersonal wird allgemein ohne Besinnen derartige Neuerungen dankbar hinnehmen.

Aus dem Nichtvorhandensein der geforderten Einrichtungen in anderen Europäischen Ländern desselben Klimas kann u. E. ein Rückschluss auf die Unzweckmässigkeit derselben nicht hergeleitet werden; es gibt Dinge, in denen das Verlassen der ausgetretenen Wege, welche von Alters her benutzt wurden, sehr schwer ist, dazu gehört zweifellos das hier berührte Gebiet.

Wer bis hierher zustimmend mitgegangen ist, wird auch den letzten Schritt zur Ausstattung der neuen Führerhäuser mit Sitzen für Lokomotivführer und Heizer mitthun.

Das Unnatürliche der stehenden Dienstverrichtung fällt erst recht in die Augen, nachdem der geräumige Führerstand nach unseren Vorschlägen errichtet ist. Der Führer muss die Strecke übersehen können, Regulator und Steuerung sowie Bremshebel und Dampfpumpe von seinem Platze aus bequem bedienen, auch Wasserstand, Manometer u. dergl. ständig beobachten können. Ohne Schwierigkeiten bietet ein erhöhter Sitz hierzu die Möglichkeit; um ab und zu das Feuer übersehen zu können, wird er heruntersteigen müssen. Des Heizers Sitz erhöht anzulegen, empfiehlt sich nicht, weil er zu oft hinuntersteigen muss. Sein Augenmerk kann er ohnedies ausreichend bei den Hantirungen, die er stehend verrichten muss, auf den Zugschluss und die vor ihm liegende Strecke richten. Die Sitze sollten eine Rückenlehne haben und den gesundheitlich sehr wichtigen Zweck erfüllen, das Personal vor den harten Stössen und Erschütterungen während der Fahrt möglichst zu schonen, was um so nöthiger ist, da man mit der Abfederung der Lokomotiven nur so weit geht, als es die Schonung des todten Materials erfordert.

Von ärztlicher Seite wird gewiss zugegeben werden, dass mit der Beseitigung der stehenden Ertragung der schweren Erschütterungen während der Fahrt der Grund zu vielen Uebeln entfällt, welche das Lokomotivpersonal vorzeitig dienstunfähig machen, auch nicht selten den Lebensabend schmerzensreich gestalten und abkürzen. Welche Nachtheile stehen diesem schwerwiegenden Vortheile gegenüber? Es entspricht dem Herkommen, das „Stehen" zu fordern, um das Personal wachsam zu erhalten, man vergisst aber dabei, dass eine solche Forderung ganz beispiellos dasteht.

Der Fälle, in denen die äusserste Aufmerksamkeit zur besonderen Pflicht gemacht wird, gibts im Eisenbahndienste, im inneren wie im äusseren, viele, nirgendwo wird aber deshalb untersagt, einen Sitzplatz einzunehmen, sofern sich dies nur mit den Dienstverrichtungen verträgt, so auch beim Zugführer, beim Bremser und beim Signalwärter, bei denen ein Vergleich nahe liegt. Nicht anders ist's in anderen Berufsarten des Verkehrsgewerbes; sitzend lenkt der Kutscher seine Rosse und wenn man dem Schiffskapitän das Zutrauen schenkt, er werde nicht einschlafen, sofern man ihm seinen vollkommen geschlossenen Aufenthaltsraum auf der Kommandobrücke wohnlich einrichtet, warum 'glaubt man dem Lokomotivführer weniger vertrauen zu dürfen? Die Zeiten sind vorüber, in denen die Dienstdauer dem Führer selbst bei eisernem Willen gegen Schluss des Dienstes den Schlaf in die Augen trieb.

Ist es aber auch nicht an sich ein Widerspruch, jemanden körperlich anzustrengen, um ihn geistig rege zu halten, wo geschieht das sonst? Welche körperliche Anstrengung aber das vielstündige Stehen auf der fahrenden Lokomotive veranlasst, vermag nur die eigene Erfahrung zu lehren. Wohl ist dem Wachtposten untersagt, sich anzulehnen oder zu setzen, aber nur in der Erwägung, dass ihm in der Regel jedwede äussere Anregung zur Aufmerksamkeit fehlt und nicht selten Ermüdung infolge von Ueberanstrengung vorliegt.

Bedürfte es noch eines Beweises, dass es keine geheimnissvollen, in der Führung der Lokomotive liegenden Gründe gegen unseren Vorschlag der Anbringung von Sitzen gibt, so würden folgende Hinweise genügen: Erstens verrichtet so mancher Lokomotivführer hinter dem Rücken der Herren Vorgesetzten von jeher seinen Dienst sitzend, bedauernd, dass das häufige Versteckenmüssen des Sitzes diesem eine so unbequeme Form aufdrängt. Zweitens ist es in England ganz allgemein üblich, dass der Führer seinen Dienst — allerdings bei wenig überbautem Führerstande *) — sitzend versieht und der Heizer den Sitz benutzt, so oft es seine Zeit erlaubt, während in Amerika Führer und Heizer im wohnlich eingerichteten, ringsum sorgfältig abgeschlossenen Führerhause über sehr bequeme Sitze verfügen.

Zur Erhöhung der Bequemlichkeit der Reisenden werden voraussichtlich mit Beginn des nächsten Sommerfahrplans auf den verschiedensten Linien der Preussischen Staatsbahnen Züge aus sogen. Amerikanischen Drehgestellwagen in Betrieb gesetzt werden, obwohl die Erbauung der Wagen ein Heidengeld kosten wird und die Betriebskosten durch das hohe, auf den einzelnen Sitzplatz entfallende Eigengewicht beträchtlich gesteigert werden; möchte es sich da nicht empfehlen, auch die fast kostenlos durchführbare Wohlthat der ganz geschlossenen,

*) Das Englische Klima entschuldigt diesen Mangel nur zum Theil.

mit Sitzen ausgestatteten Führerstände der Amerikanischen Lokomotiven solcher Züge zu einer ehrlichen Probe zuzulassen und hiermit gleichzeitig das eigene Verwaltungsinteresse namhaft zu fördern?!

Mag sich auch diese oder jene Stimme, durch Gewohnheit verknöchert oder in Sorge um die Folgen befangen, gegen unsere Vorschläge erheben; wir vertrauen, dass mit vielem anderen auch diese unnöthigen Härten gegen das Lokomotivpersonal durch den humanen Zug unserer Zeit beseitigt werden. Der Erreichung dieses Zieles würde eine lebhafte weitere Erörterung des Vorstehenden nur förderlich sein können.

Präsident August von Hofacker.

Der erste Vorstand der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt Präsident August von Hofacker ist, veranlasst durch seine Gesundheitsverhältnisse, kürzlich in den Ruhestand getreten. Aus diesem Anlass hat der „Schwäbische Merkur" die Laufbahn desselben unter ehrender Anerkennung seiner Verdienste um das vaterländische Verkehrswesen in einem ausführlichen Artikel geschildert und wir wollen nicht unterlassen, indem wir diesen Artikel benutzen, auch hier einen Rückblick auf die Thätigkeit dieses Mannes zu werfen, der, wie wohl keiner der Mitlebenden, an der Entwickelung des Württembergischen Verkehrswesens hervorragenden Antheil genommen hat.

Der grösste Theil der dienstlichen Laufbahn v. H.'s entfällt auf seine Thätigkeit im Bereich der Postverwaltung. Im Jahre 1845 ist v. H., der sich zuerst dem Finanzfach widmete, in den Dienst der Fürstlich Thurn und Taxis'schen Post übergetreten, um mit der Uebernahme derselben in die Verwaltung des Staats im Jahre 1851 in die Württembergischen Dienste zurückzukehren, wo ihm bald das Referat über die Betriebseinrichtungen einschliesslich des Postkurswesens übertragen wurde. Hier entwickelte v. H. eine energische Thätigkeit, welcher der nachdrücklich betriebene Ausbau der Württembergischen Posteinrichtungen und deren Anpassung an die Forderungen der Zeit zu verdanken ist. An Stelle des alten Amtsbotendienstes wurde unter schwierigen finanziellen Verhältnissen in der kurzen Zeit von 2 Jahren im ganzen Lande ein regelmässiger täglicher Postdienst für die Landgemeinden durch die sogenannte Landpost eingeführt, durch deren glückliche Organisation v. H. in hervorragender Weise seine Bekanntschaft mit den Bedürfnissen auch der Landbevölkerung gezeigt hat. An der Neugestaltung der Beziehungen zu der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 und bei deren Regelung, wie überhaupt bei allen grösseren Abmachungen mit anderen Postverwaltungen war v. H. als Kommissar der Württembergischen Regierung thätig. Im Jahre 1868 wurde v. H. zum Vorstand der Postdirektion befördert. Es ist hier nicht der Ort, das erfolgreiche Wirken v. H.'s in dieser Stellung eingehend zu schildern, aber das ist hervorzuheben, dass er die Fürsorge für das ihm unterstellte Personal sich zur nächsten Aufgabe setzte, die er nicht ohne grössere Kämpfe mit gegentheiligen Anschauungen schliesslich siegreich durchführte. Die Regelung der Dienerrechte der Postbeamten, ihrer Gehalts- und Vorrückungsverhältnisse gehen von ihm aus; er hat den Gedanken, durch die Errichtung von Dienstwohnungen das Familienleben der Bediensteten zu verbessern, lebhaft gefördert, ebenso den Bestrebungen der Lebensversicherung auch beim Postpersonal grösseren Eingang zu verschaffen und so das Loos der Hinterbliebenen von Beamten und Bediensteten zu erleichtern gesucht. Das Jahr 1870 brachte die Aufgabe der Einrichtung des Feldpostdienstes, daneben den erschwerten Betrieb innerhalb des Landes. Es ist bekannt, mit welch glücklichem Erfolg die Württembergische Feldpost thätig war. Die folgenden Jahre stellten die schwierige Aufgabe, die Württembergische Post innerhalb des neu geschaffenen Deutschen Reichs in eine angemessene Stellung zu bringen, durch welche einerseits die Einrichtung des Postwesens im Reiche als einheitliches Ganzes nicht beeinträchtigt, andererseits der Württembergischen Postverwaltung die Möglichkeit des selbständigen Mitarbeitens gegeben sein sollte. Die bestehenden Posteinrichtungen waren den neuen politischen Verhältnissen anzupassen. Das Jahr 1875 brachte den Weltpostverein und in seinem Gefolge neue Abmachungen mit den Deutschen Postverwaltungen und mit Oesterreich-Ungarn, wie denn die folgenden Jahre überhaupt den Charakter des Ausbaues der Weltposteinrichtungen tragen. Im Innern war es die Frage der Einrichtung einer Postsparkasse, welche v. H. nachhaltig beschäftigte und welche bis zur Ausarbeitung einer Vorlage an die Stände des Landes vorgeschritten war, als die Königliche Staatsregierung sich entschloss, von der Durchführung der geplanten Maassregel abzusehen. Weiter wartete auf v. H. die Aufgabe, die Telegraphie mit der Post nach dem Vorgang der Reichspostverwaltung zu vereinigen, eine Aufgabe, die vom Frühjahr 1881 ab ebenso glücklich gelöst wurde, wie die vielen Organisationen der letzten 20 Jahre.

Noch hatte v. H. auf dem Gebiete des Postwesens die Beseitigung der Portofreiheiten im Verkehr der Behörden durchzuführen, als ihn das Spätjahr 1884 zu einer neuen Aufgabe, zur Uebernahme der Präsidentenstelle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen rief. Als die Stelle des ersten Vorstandes der Generaldirektion im Herbst 1884 in Erledigung kam, galt es einen Mann an die Spitze der Direktivbehörde zu stellen, der befähigt war, die vielverzweigten Verhältnisse und Bedürfnisse des modernen Verkehrs mit sicherem Blick im grossen und ganzen zu überschauen und zu beherrschen und insbesondere sofort mit energischer Hand in die Geschäfte einzugreifen. Das scharfe Auge des Ministers v. Mittnacht, des obersten Chefs der Verkehrsanstalten-Verwaltung, erkannte in Präsident v. Hofacker den richtigen Mann. Zögernd nur folgte dieser dem ehrenvollen Ruf. Seit mehr als einem Menschenalter mit der Entwickelung des vaterländischen Postwesens verwachsen, ward ihm die Trennung von der alten, liebgewordenen, an Erfolgen so reichen Amtsthätigkeit nicht leicht. Auch war er einsichtsvoll genug, sich zu fragen, ob er, schon in vorgerücktem Lebensalter stehend, als Nichtfachmann dem Werden und Wachsen des Eisenbahnwesens bisher nur mit dem Auge des aufmerksamen Beobachters folgend, der nun an ihn herantretenden Aufgabe auch voll gewachsen sein möchte. Aber in langem, berufstreuem Wirken gewohnt, der persönlichen Neigung die Interessen des Dienstes und das, was er als Pflicht erkannt hatte, voranzustellen, entschloss er sich, dem dringenden Ansinnen seines Chefs sich nicht zu entziehen. Es war eine grosse, verantwortungsvolle Aufgabe, vor welche sich v. H. mit einem Male gestellt sah. Aber nachdem er diese Aufgabe einmal übernommen, ging er mit der ihm eigenen Entschlossenheit und Thatkraft daran, sie zu erfüllen. Und wenn der „Schwäbische Merkur" sagt „v. Hofacker habe die auf ihn gesetzten Erwartungen nicht getäuscht", so können wir uns diesem Urtheil nur anschliessen. Schnell erfasste v. H. die besondere Natur der Eisenbahnverwaltungs-Geschäfte, ihre Dringlichkeit und Verantwortlichkeit und sein vornehmstes Bemühen war von Beginn seiner Thätigkeit darauf gerichtet, einerseits die Interessen der Verwaltung energisch zu wahren, andererseits den rasch auftretenden, in steter Wandlung begriffenen Verkehrsbedürfnissen in möglichst beschleunigter und gründlicher Weise Rechnung zu tragen. Jeder gesunde, der Entwickelung des Verkehrswesens dienende Gedanke fand in ihm einen bereitwilligen und eifrigen Förderer. Wenn er manchmal Veranlassung hatte, sich kostspieliger Ueberhastung, zu der sich besonders auf technischem Gebiet so vielfache Versuchung bietet, entgegenzustellen, so übersah er dabei durchaus nicht die gesteigerten Anforderungen der Gegenwart. Er blieb in jeder Periode seines Wirkens, was er von Anbeginn seiner Amtsthätigkeit gewesen, ein Mann des Fortschritts, aber eines plan- und maassvollen, den gegebenen Verhältnissen Rechnung tragenden, auf dem Boden des Bestehenden sich aufbauenden Fortschritts. Er hat nicht allen Leuten zu Gefallen gelebt und gewirkt, aber dass man in weiten Kreisen der Bevölkerung den Ernst und den Geist, von dem seine Arbeit getragen war, würdigte, dafür legten zahlreiche Stimmen aus dem verkehrstreibenden Publikum beredtes Zeugniss ab. Es ist eine verhältnissmässig kurze Spanne Zeit, während v. H. an der Spitze der Generaldirektion der Staatseisenbahnen stand, aber es sind in diesem Zeitraum vielfältige und grosse Aufgaben unternommen und in der Hauptsache zu glücklichem Ende geführt worden. Ihre Einzelaufzählung würde zu weit führen.

Wenn so die Thätigkeit v. H.'s als eine sehr erfolgreiche bezeichnet werde muss, so soll damit doch nicht gemeint sein ihm das ausschliessliche Verdienst derselben zuzuschreiben. Dies würde am wenigsten der Denkungsart dieses Mannes selbst entsprechen. Gehört es doch gerade zu dessen gewinnendsten Eigenschaften, dass es ihm stets ein wahrhaft herzliches Anliegen gewesen ist, das geistige Eigenthum seiner Mitarbeiter zur möglichsten Geltung zu bringen und einem jeden das Verdienst seiner Leistungen zu sichern. Aber welcher Antheil auch an der vielfältigen Wirksamkeit einerseits dem obersten Leiter der Verkehrsanstalten mit seinem weiten Blick für die Forderungen der Zeit, andererseits der stillen rastlosen Arbeit

der zahlreichen Beamten und Organe der Verwaltung gebührt — diese Wirksamkeit hätte sich nicht, wie geschehen, zu entfalten vermocht ohne die Hingebung, die Thatkraft und die Geschäftsgewandtheit des Mannes, in dessen Hand die Leitung der Vorbearbeitung wie der Ausführung der Geschäfte gelegt war. v. H. ist unbestritten ein Verwaltungstalent von hervorragender Bedeutung. Er besitzt die scharfe Urtheilskraft des erfahrenen Geschäftsmannes, der schnell und sicher das Wesentliche von dem Unwesentlichen scheidet, stets den Kern der Frage erfasst und den kürzesten Weg zum Ziele sucht. Dazu tritt eine nur selten täuschende Menschenkenntniss, die Gabe jeden seiner Mitarbeiter nach seiner Eigenart zu behandeln und auf den seinen Fähigkeiten entsprechenden Platz zu stellen. Aber nicht diese hervorragende praktische Geschäftsgewandtheit allein ist es, die das langjährige Wirken v. H.'s kennzeichnet. Es treten in demselben mit charakteristischer Deutlichkeit ganz besonders auch die persönlichen Eigenschaften des Mannes hervor, so namentlich die gewinnende Liebenswürdigkeit in jeglichem Verkehr, die manches ebnet, manches unüberwindlich scheinende Hinderniss beseitigt, die im grössten Drang der Geschäfte sich immer gleich bleibt, dem ersten seiner Räthe wie dem geringsten Bittsteller, dem letzten Untergebenen gegenüber. Diese persönlichen Eigenschaften waren es denn auch vornehmlich, die ihm in kürzester Frist die Sympathie und Gefolgschaft seiner zahlreichen Mitarbeiter erwarb, vermöge deren er in den meisten Fragen von Bedeutung jenes einheitliche Zusammenwirken seines Kollegiums erzielte, ohne welches ein erspriessliches Wirken nicht möglich gewesen wäre.

Mit Rücksicht auf seine Gesundheitsverhältnisse, welche in den letzten Jahren den Anstrengungen und Aufregungen des Dienstes nicht mehr immer Stand gehalten hatten, hat nun v. H. sein verantwortungsvolles Amt als erster Vorstand der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt, im Alter von 67 Jahren stehend, niedergelegt. Nachdem er während seiner 45 jährigen Thätigkeit im Dienste der vaterländischen Verkehrsanstalten zahlreiche Zeichen Königlicher Huld erfahren durfte, wurde ihm bei seiner Pensionirung noch eine hohe Auszeichnung durch Verleihung des Titels und Rangs eines Geheimen Raths mit dem Prädikat Excellenz zu theil. Für die Verwaltung, wie für seine zahlreichen Mitarbeiter im Amt ist der Rücktritt v. H.'s kein geringer Verlust und es gab eine kürzlich zu seinen Ehren veranstaltete Abschiedsfeierlichkeit Zeugniss davon, wie lebhaft dieser Verlust bei seinen Mitarbeitern empfunden wird. Der Rücktritt v. H.'s bedeutet übrigens noch nicht seinen Rücktritt aus dem öffentlichen Dienst überhaupt. Als Mitglied des engeren ständischen Ausschusses, als Vorstand der Finanzkommission der Kammer der Abgeordneten bleibt dem verdienten Manne noch ein reiches Arbeitsfeld. Mögen seine Gesundheitsverhältnisse ihm gestatten, auch in diesen Stellungen für die Interessen der Verkehrsanstalten noch viele Jahre thätig zu sein.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4045 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Juli bis September d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ungarische Eisenbahngesetze und Prioritätenkonversion.

Bei der am 1. d. Mts. erfolgten Wiedereröffnung der Reichsrathssession wurde die Sanktion und Promulgirung folgender Gesetze bekannt gegeben und zwar betreffend:

a) die Ablösung der Linien der Ungarischen Nordostbahn,

b) die Regelung einiger Angelegenheiten der Raab-Oedenburger Bahn,

c) die Konzessionirung der Lokalbahn Pressburg-Steinamanger,

d) die Konzessionirung der Lokalbahn Gran-Almas-Füzitö (wir werden den Inhalt dieser Gesetze successive nachtragen).

Der Herr Finanzminister stellt in Aussicht, dass er im Laufe des Herbstes mit der Bitte um Ermächtigung herantreten werde, die noch nicht konvertirten Prioritäten und Aktien der verstaatlichten Eisenbahnen in niedriger verzinsliche umzuwandeln, soweit dies bei den Aktien überhaupt zulässig erscheint.

Lokalbahn Somogy-Szobb-Barcs: Betriebseröffnung.

Nachdem am 15. September anstandslos die technisch-polizeiliche Begehung der Lokalbahn Somogy-Szobb-Barcs stattgefunden hatte, wurde am 17. September diese 47,5 km lange Bahn, deren Betrieb die Ungarische Staatsbahnverwaltung übernommen hat, für Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Bahn hat folgende Stationen ab Somogy-Szobb (Station der Anschlusslinie der Ungarischen Staatsbahn Dombovár-Zákány): Nagy-Atád, Simongat, Erzsébet puszta (die zwei vorstehend genannten Verladestationen sind für den Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichtet), Lábod, Görgeteg, Visonta-Csokonya, Tárnócza, Barcstelep und Barcs (Station der Linie Fünfkirchen-Barcs-Zákány). Der Bau dieser Bahn wurde am 8. Dezember 1889 begonnen, somit innerhalb 10 Monaten fertiggestellt.

Szamosvölgyer Eisenbahn: Eröffnung der Linie Deés-Zilah.

Die die Fortsetzung der Linie Kalozsvar-Deés bildende Deés-Zilaher-Linie (101,58 km lang) ist am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die Stationen Kaczkó, Galgó, Sósmezö, Aagy-Jlonda, Hosszürec, Letka, Aranymezö, Szurduk, Zsibó, Nyirsid und Zilah (gemeinsame Station mit der im Betrieb der Ungarischen Staatsbahnverwaltung stehenden Szilagysager Lokalbahn) sind für den gesammten, die Haltestellen Alsó-Kosály (zwischen Deés und Kaczkó), Ormezö (zwischen Szurduk und Zsibó), Paptelek (zwischen Zsibó und Nyirsid) und Garcsany-Vártelek (zwischen Nyirsid und Zilah) nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Die Gebührenberechnung für die auf dieser Linie zu befördernden Personen und Güter erfolgt nach den Sätzen der neuen Personen- (Zonen-) und Gütertarife der Szamosvölgyer Eisenbahn.

Gleichzeitig theilt uns die Betriebsdirektion der genannten Bahn mit, dass zwischen den Stationen Apahida-Sz. U. E. und Válaszut der Kolozsvár-Deéser Linie eine Ladestation namens Alsó Zsuk eingerichtet worden ist, welche am Tage der Betriebseröffnung der Deés-Zilaher Linie dem Verkehr übergeben wurde. Die Ladestation Alsó Zsuk ist für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr (jedoch nur für Güterversand) eingerichtet. Entfernung von Apahida-Sz. U. E. = 8,03 km, von Válaszut-Bouczhida = 7,37 km.

Die Fortsetzung der Bahnlinie Wien-Aspang.

Infolge der Konzession der Lokalbahn Hartberg-Fürstenfeld taucht das Projekt der Verbindung der Stationen Hartberg-Aspang bezw. von Wien mit der östlichen Steiermark wieder auf. Diese sogenannte „vergessene Mark" bildet die Abdachung der Norischen Alpen gegen die Ungarische Ebene und ist daher von dem Schienenwege, welcher die Mitte des Landes Steiermark durchzieht, wie von der Landeshauptstadt durch mehrfache Wasserscheiden getrennt und kann nur auf weiten Umwegen mit denselben in Verbindung gelangen. Ihr Verkehr gravitirt deshalb mehr nach Wien als wie nach Graz, ist aber dabei auf die Verkehrswege des angrenzenden Theiles von Ungarn angewiesen, die jedoch dem Südosten zustreben. Die Wien-Aspangbahn hört aber beim Wechselgebirge auf, dessen Ueberschienung ungeheure Kosten verursachen würde, welche kaum vom Gesammtreiche und vielleicht nicht einmal vom Steierischen Eisenbahnfonds für eine Bahn untergeordneten Ranges getragen werden können. Allerdings würde die gedachte Fortsetzung die vor Jahren projektirte internationale Bahn Wien-Novi wenigstens auf Oesterreichischem Gebiete verwirklichen, aber abgesehen davon, wie die Theillinie Fehring-Novi herzustellen wäre, klafft nicht allein noch immer die Lücke Banjaluka-Sarajewo, sondern ist auch keine Aussicht vorhanden, dass die Fortsetzung von Sarajewo nach Salonichi zur Ausführung gelangen dürfte.

Gegen die Thierquälerei bei Thiertransporten.

Mit Erlass der K. K. Generalinspektion werden die Bahnverwaltungen an deren frühere Verordnung, wonach etwaige Fälle von Thierquälerei, welche durch eine gedrängte Verladung herbeigeführt werden, der zuständigen Behörde anzuzeigen sind, sowie an den hierüber erfolgten Beschluss der Direktorenkonferenz erinnert, dass es jeder Bahnverwaltung überlassen bleiben solle, ihren Organen entsprechende Weisungen zu ertheilen. Die K. K. Generalinspektion ersucht nun über das diesfalls Verfügte Bericht zu erstatten.

Der Levantetarif.

Bei der im Handelsministerium mit den Vertretern der Bahnverwaltungen in Angelegenheit des Levantetarifs abgehaltenen Konferenz wurde eine vollständige Einigung über die Grundlagen erzielt, auf welchen ein unter den jetzigen Verhältnissen für den Oesterreichischen Exportverkehr nach der Levante brauchbarer kombinirter Bahn- und Schiffstarif zu erstellen ist. Das Zustandekommen dieser Einigung ist durch

die vom Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd für den fraglichen Verkehr gemachten Zugeständnisse wesentlich gefördert worden. Mit der Ausarbeitung des Tarifs, bei dessen Aufstellung die bei ähnlichen Tarifen gemachten Erfahrungen in Bezug auf eine zweckmässigere Einrichtung benutzt werden, wird sofort begonnen und sind alle Vorkehrungen für dessen baldigste Einführung getroffen.

Einheitliche Wagen-Serienbezeichnung für Zwecke der Wagendirigirung.

Die gemeinsame Direktorenkonferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen hatte beschlossen, die nunmehr in Nr. 115 des „Verordnungsbl. für Eisenb. u. Schifff." ersichtliche Wagen-Serienbezeichnung zum Zwecke einer einheitlichen Durchführung des Wagen-Dirigirungsdienstes anzunehmen. Das K. K. Handelsministerium hat nun angeordnet, dass bei allen Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, vom 1. Januar 1891 angefangen, die obige Serienbezeichnung im Wagen-Dirigirungsdienst zur einheitlichen Einführung gelange. Diese Serienbezeichnung ist ausnahmslos an allen Fahrbetriebsmitteln spätetens bis zum 31. Mai 1892 durchzuführen. Es ist jedoch gestattet, für den gewöhnlichen Wagen-Dirigirungsdienst im eigenen Bereiche jeder Verwaltung bei den Personenwagen abgekürzte Serien (Rubrik II) anzuwenden. Endlich ist es jeder Verwaltung unbenommen, für den inneren Verkehr zur Unterscheidung bestimmter Spezialwagen-Kategorien an geeigneten Stellen der Wagen besondere Unterscheidungsmerkmale anzubringen.

Konzessionirung der Lokalbahn von Steyr nach Bad Hall.

Der Steyrthalbahn-Gesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn von Steyr, bezw. Pergern, nach Bad Hall ertheilt worden. Die projektirte Strecke ist etwa 15,7 km lang. Die effektiven Anlagekosten sind, einschl. eines Effektivbetrages von 87 000 fl. für den beizustellenden Fahrpark und von 9 400 fl. für Interkalarzinsen, sowie eines effektiven Reservefonds von 16 000 fl. mit dem Maximalbetrage von 495 000 fl. veranschlagt und sollen durch Ausgabe von neuen Aktien der Steyrthalbahn-Gesellschaft zum vollen Nennwerthe mit gleichen Rechten wie die Aktien der ersten Emission beschafft werden. Nach den Intentionen der Gesellschaft dürfte die projektirte Bahn schon im Frühjahr 1891 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Ertheilung einer Vorkonzession in Oesterreich (Wolframs-Triesch bezw. Teltsch).

Das Handelsministerium hat der Firma Adolf Münch und Sohn in Triesch und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnlinie von der Station Wolframs der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn und bezw. nach Teltsch auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Der Frachten-Zonentarif in Ungarn.

Es wird nun halbamtlich gemeldet, dass diese Tarifreform am 1. Januar 1891 ins Leben treten werde. Die Einzelheiten werden noch als Geheimniss bewahrt, doch verlautet folgendes:

Nach der Reform soll es nur 3 Zonen geben. Der Reformtarif unterscheidet sich von der jetzigen Bemessung dadurch, dass innerhalb jeder Zone Tarifabstufungen von 5 zu 5 km gelten. Es wird ausserdem berichtet, dass die Reform eine Herabsetzung der jetzigen Tarife um 33 % involvirt. Bei dem Umstande, als die Waarenklassifikation unverändert bleibt, lässt sich jener Prozentnachlass nur als eine Durchschnittsannahme bezeichnen. Als dritte Veränderung wird die tarifarische Bevorzugung der Hauptstadt Budapest bezeichnet. Diese soll dadurch erreicht werden, dass die Tarife nach Budapest derart billig berechnet werden, dass die für die Relation Wien über Bruck a. d. Leitha zuzuschlagenden höheren Lokaltarife Bruck a. d. Leitha-Wien hierdurch ausgeglichen werden.

(Wir gedenken diese Tarifreform in einem besonderen Artikel zu besprechen.)

Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn.

Die Verwaltungen dieser Bahnen haben in Wien Sitzungen abgehalten, in welchen auch die Frage der Einlösung der Prag-Duxer Bahn zur Sprache kam. Der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Bahn beschloss, an dem für dieses Jahr maassgebenden Termine, d. i. am 1. Oktober, das Recht auf Einlösung der Prag-Duxer Bahn nicht auszuüben, erklärte aber zugleich, dass er seine Berechtigung, diese Option jederzeit auszuüben, als aufrechtstehend betrachte. Der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Bahn beschloss ferner, der Regierung den zur Anschaffung von Lokomotiven und Wagen erforderlichen Betrag von nicht ganz 300 000 fl. zur Verfügung zu stellen. Dieser Aufwand sollte aus dem Gewinne der durchzuführenden Prioritätenkonversion bestritten werden; da aber die Details dieser Konversion von der Regierung noch nicht genehmigt wurden und andererseits die Generaldirektion der Staatsbahnen die Anschaffung des bezeichneten Betriebsmaterials für dringend erklärt, so beschloss der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Bahn, den erforderlichen Betrag vorläufig aus den verfügbaren Mitteln der Gesellschaft zu bestreiten.

Betriebseinnahmen im Monat August d. J.

Im Monate August d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 288 322 Personen und 7 399 050 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 558 813 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 052 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8 713 057 Personen und 7 123 092 t Güter 26 367 754 Gulden oder für 1 km 1 027 fl. Es ergibt dies für den Monat August d. J. eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 2,4 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 8 Monaten 1890 erzielten Transporteinnahmen bezifferten sich auf 187 775 137 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 180 618 158 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 159 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 494 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km Bahn für die Betriebszeit Januar—August 1890 auf 7 178 fl., gegen 7 085 fl. im Vorjahre, d. i. um 93 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 10 767 fl. gegen 10 628 fl. im Vorjahre, d. i. um 139 fl., mithin um 1,3 % günstiger.

Stand der Eisenbahnbauten Ende August d. J.

Die Zahl der Baukilometer der Oesterreichischen Eisenbahnen, welche am Ende des ersten Halbjahres dieses Jahres 555,9 km, darunter 70,1 km Staatsbahnen und 485,8 km Privatbahnen, betragen hatte, erfuhr in den Monaten Juli und August folgende Veränderungen: An Baulinien wuchsen zu: die Strecke Mondsee-Salzburg (32 km); die Lokalbahn Mori-Arco-Riva (24,2 km) und die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya (7,3 km), zusammen also 63,5 km: sämmtlich Privatbahnen; eröffnet wurden (wie bereits früher erwähnt): die Strecke Ischl-Strobl (9,6 km) und die Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt nebst Abzweigung von Loschowitz nach Auscha (25 km), zusammen also 34,6 km, ebenfalls sämmtlich Privatbahnen. Demnach standen mit Ende August 584,8 km, d. i. 70,1 km Staatsbahnen und 514,7 km Privatbahnen in Bauausführung. Der Vollendung waren entgegengereift: die Linien Jaslo-Rzeszow, Stauding-Wagstadt, Radkersburg-Luttenberg; die Strecken des zweiten Geleises Krakau-Dembica und Falkenau-Dassnitz; einen namhaften Baufortschritt hatten zu verzeichnen: die Linien Laibach-Stein und Grünberg-Agonitz. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbau 14 269 Mann.

Eröffnung neuer Stationen und Haltestellen.

Die Haltestelle Radl zwischen den Stationen Reichenau in Böhmen und Langenbruck der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist als Haltestelle, und Selyp zwischen den Stationen Hatvan und Apcz-Szanto der Königlich Ungarischen Staatsbahnen am 30. September als neue Station für den gesammten Personen- und Frachtenverkehr eröffnet worden.

Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen.

Gleichwie die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat nun auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die von ihr gewährten und im „Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenb. und Schifff." veröffentlichten Frachtbegünstigungen in einer alphabetischen Zusammenstellung aufgelegt. Die bis Ende Juli und im Monat August d. J. verlautbarten Begünstigungen, die von nun an, wie bei den Oesterreichischen Staatsbahnen, schon längere Zeit allmonatlich konform aufgelegt werden, liegen im Büreau der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer (I., Wipplingerstrasse 34, 1. Stock) zur Einsicht auf.

Strafweise Entlassung eines Bahnbediensteten (Rechtsfall).

Wegen wiederholter Verletzungen seiner Dienstpflicht wurde ein Bahnbediensteter von seiner Verwaltung strafweise entlassen. Die von ihm dagegen erhobene Klage wurde von allen 3 Instanzen deshalb abgewiesen, weil eine gerichtliche Ueberprüfung der von den Bahngesellschaften auf Grund der Dienstordnung gegen ihre Angestellten verhängten Disziplinarstrafen im Prozesswege nicht stattfinden könne. In der diesfälligen Begründung wird ausgeführt, dass sich Kläger der betreffenden Dienstordnung zufolge deren Bestimmungen ausdücklich unterworfen hat; danach steht die Disziplinarbehandlung der Angestellten, welche ihren Dienstpflichten zuwiderhandeln, der Bahngesellschaft zu. Diese Befugniss ist ein Ausfluss der im § 71 und § 72 der Betriebsordnung im öffentlichen Interesse übertragenen Berechtigung und Verpflichtung der

Bahnanstalt, darüber zu wachen, dass die Bahnbediensteten die zur Ordnung des Betriebes erlassenen Vorschriften beobachten und bei Pflichtverletzungen derselben mit Ordnungs- und Disziplinarstrafen gemäss der erlassenen Vorschriften vorzugehen, woran nur die Staatsverwaltung, nicht aber das Gericht eine Korrektur vornehmen kann. (Röll'sche Sammlung Nr. 37.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die flaue Tendenz, welche von der Berliner und Pariser Börse berichtet wurde, vermochte nicht, den günstigen Eindruck aufrecht zu erhalten, den die Budgetvorlage des Ungarischen Finanzministers hervorrief, welche, was in Ungarn noch nie der Fall war, mit keinem Defizit, sogar mit einem kleinen Ueberschuss von 4 040 fl. schliesst. Obwohl daran sich auch gleich günstige Aussichten für das Oesterreichische Budget knüpfen, so trat wieder die Geldknappheit unter schwächer gewordenem Getreidemarkt hindernd in den Weg. Die internationalen Bahnaktien wichen insgesammt, so Nordbahn (2775), Galizische Carl Ludwigbahn (202,50), Nordwestbahn (220,25), Elbethalbahn (234,25), Staatsbahn (247,50) und Südbahn (150,25). Dagegen war für einige andere Aktien grössere Kauflust bemerkbar, so Südnorddeutsche Verbindungsbahn (177,25) wegen angeblicher Konversion ihrer Prioritäten, Graz-Köflacher Bahn (271) und Oesterreichische Lokalbahn (165,50) infolge hoher Dividendenschätzungen. Endlich Leoben-Vordernberger Bahn (317), deren Verkehrsentwickelung geradezu überrascht. Von den am 1. d. Mts. fällig gewordenen Kupons und anderen Werthpapieren von 42,3 Millionen Gulden dürfte auch eine ziemliche Summe der Börse zufliessen.

Aus den Niederlanden.

Durch die zwischen dem Niederländischen Staate einerseits und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen andererseits unterm 21. Januar d. J. abgeschlossenen und durch Gesetz vom 22. Juli d. J. genehmigten Verträge gehen die Linien der Niederländischen Rheinbahn am 15. d. Mts. in den Betrieb der Staatseisenbahn-Gesellschaft über. (Siehe Bekanntmachung S. I.)

Gleichzeitig gehen infolge eines zwischen der Holländischen Eisenbahngesellschaft und dem Niederländischen Staate am 21. Januar d. J. vereinbarten, durch oben erwähntes Gesetz genehmigten Vertrages einige bis jetzt seitens der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Eisenbahnlinien in den Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft über.

Infolge beider genannten Verträge, sowie eines durch die beiden Gesellschaften unter sich abgeschlossenen, durch Ministerialerlass bestätigten Uebereinkommens treten auch eine Reihe von Bahnlinien in den gemeinschaftlichen Betrieb der beiden genannten Gesellschaften.

Vom 15. Oktober 1890 ab werden sich die Betriebsverhältnisse wie folgt gestalten:

1. Die Linien der Niederländischen Rheinbahn

a) von Amsterdam (Centralbahnhof) über Amsterdam (Weesperpoort), Breukelen und Utrecht nach Arnheim . . . 96,415 km,
b) von Breukelen nach Harmelen . . . . 8,549 „
c) von Gouda nach den Haag . . . . 28,345 „
nebst der Verbindungsbahn von den Haag (Holländische Bahn) . . . . 6,— „
d) von den Haag nach Scheveningen . . . . . . 4,760 „
e) von Wageningen nach Ede . . . . 7,270 „
sowie die Eisenbahnlinie
f) von Woerden nach Leiden . . . . 35,431 „

gehen in den alleinigen Betrieb der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen über.

2. Die bis jetzt im Betriebe der letztgenannten Gesellschaft befindlichen Eisenbahnlinien

a) von Leeuwarden nach Stavoren . . . . 50,433 km,
b) von Dordrecht über Gorkum, Geldermalsen und Tiel nach Elst und nach Ressen . . . . 95 602 „

gehen in den alleinigen Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft über.

Vorbehaltlich der Genehmigung Dritter, soweit solche erforderlich ist, gelangen die nachfolgenden Bahnen in den gemeinschaftlichen Betrieb der beiden genannten Gesellschaften.

I. von Rotterdam über Dordrecht, Lage-Zwaluwe und Roosendaal nach der Belgischen Grenze . . . . . 65,316 km,
von Arnheim über Zevenaar bis zur Deutschen Grenze bei Elten (Theilstrecke der verstaatlichten Rheinbahn) . . . . 19,091 „
von Arnheim nach Elst . . . . 10,680 „
von Ressen nach Nymegen . . . . 5,180 „
von Nymegen über Beugen und Venrodi nach Venlo . . . . 61,213 „

II. von Winterswyk über Doetinchem nach Zevenaar . . . . 49,088 km,
von Nymegen nach Cleve . . . . 27,347 „

III. von Almelo nach Salzbergen . . . . 54,933 „
von Hengelo über Enschede nach Gronau . . 17,337 „
von Utrecht über Harmelen, Woerden und Gouda nach Rotterdam . . . . 52,445 „

IV. von Amersfoort nach Utrecht (Theilstrecke der Niederländischen Centralbahn) . . . . 21,594 „

V. die Verbindungsbahn von Rotterdam (Delftsche Poort) nach Rotterdam (Rheinbahn), (sobald diese Linie fertiggestellt sein wird) . . . —,— „

Der unter 1 und 2 gedachte Betriebsübergang und der gemeinschaftliche Betrieb der unter I. genannten Bahnlinien beginnt am 15. d. Mts. jedoch mit der Beschränkung, dass, so lange der beabsichtigte gemeinschaftliche Betrieb der Theilstrecke „Belgische Grenze - Esschen“ und „Deutsche Grenze-Emmerich“ noch nicht seitens des Belgischen bezw. Preussischen Staates genehmigt ist, die Bahnzüge der Holländischen Eisenbahngesellschaft nur bis Roosendaal bezw. Zevenaar laufen sollen. Nach erfolgter Genehmigung werden auch die Theilstrecken gemeinschaftlich.

Der gemeinschaftliche Betrieb der unter II.—V. genannten Linien soll erst später anfangen. Bis dahin wird der Betrieb der unter II. genannten Eisenbahnen durch die Holländische Eisenbahngesellschaft, der unter III. genannten Linien durch die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen und der unter IV. genannten Bahnlinie durch die Niederländische Centralbahngesellschaft ausschliesslich geleitet.

Aus der Schweiz.

Eisenbahn von Neuenburg über Cernier nach Hauts-Geneveys und nach Savagnier.

Die Bundesversammlung hat den Herren Thiébaud, François d'Epagnier und Morel in Cernier die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn Neuenburg - Cernier - Hauts - Geneveys - Savagnier ertheilt. Die Konzessionsbewerber führen an, dass das Val de Ruz, dessen Verkehr die projektirte Linie dienen soll, auf einem Gebiete von 123 km² eine Bevölkerungszahl von ungefähr 9 000 Seelen aufweise. Trotz seiner bevorzugten Lage entvölkere sich dieser Bezirk und die Uhrenindustrie sei daselbst beinahe verschwunden. Die projektirte Linie, welche als einziges Mittel angesehen wird, um diese Uebelstände zu beheben, setzt sich aus zwei Strecken zusammen, derjenigen von Neuenburg nach Cernier und von Hauts-Geneveys nach Savagnier. Die erste Strecke hat den Bahnhof Neuenburg zum Ausgangspunkt und soll dann den Bahnkörper der Neuenburger Jurabahn auf etwa 1 500 m Länge in Anspruch nehmen, bis zur Abzweigung von der Linie der Jura-Simplonbahn. Die Strecke Hauts-Geneveys-Savagnier beginnt bei der Station Hauts-Geneveys, der Neuenburger Jurabahn. Beide Bahnlinien werden mit einer Spurweite vom 75 cm gebaut und beträgt die Gesammtlänge derselben 21,55 km. Der Bahnkörper der Neuenburger Jurabahn und öffentliche Strassen werden in einer Länge vom 8,9 km in Anspruch genommen, so dass für den eigenen Bahnkörper nur eine Länge von 12,65 km verbleibt. Der kleinste Kurvenradius soll 50 m und die grösste Steigung 57 ‰ betragen. An Rollmaterial sind 3 Lokomotiven, 6 Personenwagen zu je 34 Plätzen, 1 Gepäck- und Postwagen und 28 Güterwagen vorgesehen.

Die Anlagekosten sind auf 1 100 000 Frcs. veranschlagt und die Gesammteinnahmen für das Jahr auf 121 000 Frcs., die Betriebskosten auf 96 250 Frcs. seitens der Konzessionsbewerber geschätzt, so dass ein Ueberschuss von 24 750 Frcs. verbleiben würde. Ihren Sitz wird die Gesellschaft in Cernier haben.

Luftseilbahnen und das Eisenbahngesetz.

In der Sitzung des Nationalrathes begründete Herr Bürkli die von ihm eingereichten Motive, welche die Luftseilbahnen dem Schweizerischen Eisenbahngesetz unterstellt wissen will. Er führte aus: „Der begriffliche Unterschied zwischen Luftseilbahn und Eisenbahn ist kein grosser. Aber die Gefahr ist in ersterem Falle eine viel grössere. Wenn die Eisenbahnen einer Staatsaufsicht bedürfen, so ist dies in noch grösserem Maasse für die Luftseilbahnen der Fall.“ Bundesrath Welti entgegnete: „Wenn der Bund die Aufsicht über diese Luftseilbahnen übernehmen und sogar dieselben dem Eisenbahngesetz unterstellen soll, so muss dies sich aus der Verfassung rechtfertigen lassen. Aufsicht über die Eisenbahnen und Eisenbahn-Gesetzgebung ruhen auf der Verfassung, weil die Eisenbahnen Transportanstalten sind, die dem öffentlichen Interesse dienen. Dazu gehören aber die Sportbahnen nicht. Der Bund ist nicht verpflichtet, unter allen Umständen für die Sicherheit der Personen zu sorgen.“ Herr Welti führt als Beispiele die Gefährlichkeit eines Aufzugs in einem Gatshofe, eines Karoussels an. Der Punkt, wo die Frage angegriffen werden muss, ist die Ver-

letzung des Regals des Bundes zur Personenbeförderung. Mit grosser Mehrheit wurde jedoch die Motion Bürkli erheblich erklärt.

Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol.

Zum Bau dieser Bahn hat die Bundesversammlung am 16. September die Konzession ertheilt. Die projektirte Linie soll dem direkten Verkehre mehrerer Dörfer des untern Elsgau dienen, von denen die drei bedeutendsten (Alle, Vendlincourt und Bonfol) eine Bevölkerung von über 3 000 Seelen aufweisen. Die hauptsächlichste gewerbliche Thätigkeit dieser Gegend ist die Uhrenindustrie, ausserdem existiren verschiedene andere Industriezweige (mechanische Ziegelei, Brennerei, Sandwäscherei usw.), welche der Eisenbahn einen regelmässigen Verkehr sichern. Ihren Ausgangspunkt hat die Linie im Bahnhofe der Jura-Simplonbahn in Pruntrut. Die Länge der Bahn beträgt 13,1 km (eine Variante 12.2 km), die Maximalsteigung 30‰, während der kleinste Kurvenradius zu 20 m angenommen ist. Dieselbe soll mit 75 cm Spurweite angelegt werden und sind die Baukosten derselben auf 566 845 Frcs. berechnet. Der Sitz der Gesellschaft ist Pruntrut.

Zahnradbahn von Montreux über den Jaman-Pass nach Montbovon.

Der Zweck dieser jüngst konzessionirten schmalspurigen Zahnradbahn besteht darin, Montreux und die umliegenden Ortschaften mit der Fremdenstation Les Avants sowie mit der Linie Vivis-Bulle-Thun und damit Montreux direkter mit der Centralschweiz und Bulle zu verbinden. Die Bahn hat zum Ausgangspunkt den Bahnhof Montreux der Jura-Simplonbahn und beträgt deren Länge rund 18 km und deren Spurweite 1 m. Der Voranschlag sieht Kurven bis zu 100 m Halbmesser und eine grösste Steigung von 12% auf 14½ km vor. Da das von der Linie durchzogene Terrain sehr zerklüftet ist, so werden zahlreiche Tunnels, Brücken und Ueberführungen nothwendig werden. Die Anlagekosten sind auf 4 900 000 Frcs. veranschlagt. Ihren Sitz wird die Gesellschaft in Montreux nehmen.

Jura-Simplon-Aktien.

Der Bundesrath hat die am 22. August d. J. von den Chefs des Schweizerischen Eisenbahndepartements und des Finanz- und Zolldepartements mit Banksyndikaten über den Ankauf von 25 200 Stück Jura-Simplon-Prioritätsaktien und über die Emission von 3% Eisenbahnrente abgeschlossenen beiden Verträge nebst Schlussprotokoll genehmigt, jedoch unter Herabminderung des für Rechnung der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu emittirenden Rentenkapitals auf 18 200 000 Francs. Der Ankauf von 25 200 Stück Jura-Simplon-Prioritätsaktien ist, nach Maassgabe des mit dem hohen Stand Bern abgeschlossenen und von der Bundesversammlung unter Referendumsvorbehalt genehmigten Aktienankaufs, abgeschlossen worden, somit zum Preise von 600 Frcs., zahlbar in 3% Rententiteln zum Kurse von 90%. Der Verkauf Eidgenössischer 3% Rente geschah zu Händen eines Syndikats, das sich aus einer Deutschen, einer Französischen und einer Schweizerischen Bankgruppe zusammensetzte, zum Preise von 87¼%.

Aus Russland.

Verkehrsresultate im 1. Halbjahr 1890.

Es liegen gegenwärtig die offiziellen Ausweise über die Verkehrsresultate der ersten Hälfte des laufenden Jahres für das gesammte Russische Eisenbahnnetz vor (ausschliesslich die Finnländischen Bahnen 1 711 Werst und die Transkaspibahn 1 343 Werst, für welche das Russische Ministerium der Verkehrsanstalten die einschlägigen Daten nicht publizirt), aus denen wir folgende mittheilen:

Es wurden in der vorbezeichneten Betriebsperiode befördert auf den

	im Betriebe	Personen		Personen
Staatsbahnen	(7 640 Werst)	2 207 881	(gegen 1888	2 070 235)
Privatbahnen	(18 907 „)	16 393 154	(„ 1888	15 728 030)
d. h. auf sämmtlichen Eisenbahnen		18 601 035	(gegen 1888	17 798 265)
ferner Güter auf den Staatsbahnen		Pud 228 077 931	(gegen 1888	Pud 240 016 213)
Privatbahnen		1 276 228 360	(„ 1888	1 344 908 820)
d. h. auf sämmtlichen Eisenbahnen		1 504 306 291	(gegen 1888	1 584 925 033)

Dieser Verkehr ergab eine Gesammteinnahme von 116 127 867 R. (gegen 1888 122 056 259 R.) und zwar entfallen hiervon auf die

Staatsbahnen	16 268 653 R.	(gegen 1888	15 485 140 R.)
d. h. für die Werst	2 428 „	(„ 1888	2 444 „)
Privatbahnen	99 861 214 „	(„ 1888	106 571 119 „)
d. h. für die Werst	5 282 „	(„ 1888	5 643 „)

Wie man aus diesen Angaben leicht erkennt, ist der Verkehr auf den Eisenbahnen Russlands in der ersten Hälfte des laufenden Jahres um einiges zurückgegangen und es sind infolge dessen auch die Einnahmen geringer geworden (um 6,3 %), was wohl eine direkte Folge des geringeren Exportes an Cerealien ist.

Von den grossen Verkehrsstrassen sind in ihren Einnahmen zurückgegangen die Bahnen: Charkow-Nikolajew (8 %), Grjäsi-Zarizyn (15 %), Koslow-Woronesch-Rostow (12 %), Kursk-Charkow-Asow (15 %), Libau-Romny (23 %), Losowo-Sewastopol (30 %), Orel-Witebsk (10 %), Orel-Grjäsi (22 %), Rjäsan-Koslow (17 %), Tambow-Koslow (10 %), Fastow (17 %) und die Südwestbahnen (23 %). Gestiegen ist dagegen der Verkehr auf den Bahnen: Orenburg (45 %), Rybinsk-Bologoje (14 %), Rostow-Wladikawkas (49 %), ferner auf den Staatsbahnen Jekatherinen (10 %), Pollessjer (24 %), Ssamara-Ufim (61 %). Unter den vielen kleinen Bahnen verdient ganz besonders die Petersburger Hafenbahn (81 %) hervorgehoben zu werden. Diese Bahn gehört dem Staate, befindet sich aber in Verwaltung der Nikolaibahn und verbindet auf ihrer 31 Werst langen Strecke die Nikolaibahn mit dem Seekanal, d. i. der Wasserweg, welcher das Einlaufen der Seeschiffe bis Petersburg vermittelt. Da durch den Seekanal es nicht weiter nothwendig wird, dass der Seeverkehr Kronstadt sowohl für den Import als auch für den Export berühren muss, und damit alle die grossen Nebenkosten für den Transport von Kronstadt zu Wasser nach Petersburg und von hier mittelst Fuhrwerks zu den Bahnhöfen in Fortfall kommen, so ist dem Transport über Petersburg schon hierdurch nicht unwesentlich geholfen worden. Als weitere und sehr viel kräftigere Unterstützung des Importverkehrs über Petersburg darf aber wohl die Tarifmaassregelung der sämmtlichen Privatbahnen gelten, durch welche es bewirkt worden, dass die Konkurrenz der Bahnen unter einander beseitigt worden ist, indem gegenwärtig nur solche Tarife zur Einführung gelangen können, die vom Finanzministerium bestätigt worden sind, wobei das Prinzip der Entfernung zur Basis der Tarifaufstellung gewählt worden ist. Da nun die Nikolaibahn als schnurgerade Linie zwischen Petersburg und Moskau die kürzeste Verbindung ist, so hat Petersburg für die Zeit der Schifffahrt ein Monopol auf den ganzen Verkehr nach Moskau, der bekanntlich sehr gross ist. Alle Bemühungen der übrigen Hafenplätze, die Konkurrenz mit dem gestützten Petersburg aufzunehmen, müssen als vergeblich aufgegeben werden, denn der Ausgleich könnte nur durch billigere Seefrachten und Platzspesen erfolgen und da diese beiden Positionen die Differenz in der Eisenbahnfracht auszugleichen nicht gross genug sind, so müssen die übrigen Hafenplätze es über sich ergehen lassen, dass während der Petersburger Navigationsperiode Moskau ausschliesslich von dort versorgt wird. Erst der Herbstverkehr bringt den übrigen Hafenbahnen Güter für Moskau zu.

Ssysran-Wjäsmabahn: Station Temkino.

Die Station der Ssysran-Wjäsmabahn „Poljäni-Wojeikowo“ ist in „Temkino“ abgeändert worden.

Kowala-Koskabahn: Eröffnung.

Am 17/29. September d. J. fand die feierliche Eröffnung der Eisenbahn Kowola-Koska statt. Die Bahn ist 49 Werst lang und bildet eine Fortsetzung der 256 Werst langen Bahn von Knopio-Kowala. Es erscheint somit die eröffnete Bahnstrecke als eine Verbindung zwischen den Bahnen Knopio-Kowala und Petersburg-Helsingfors einerseits und dem Finnischen Meerbusen andererseits.

Orel-Witebsk: Neue Prioritätsobligationen.

Der Orel-Witebsker Eisenbahngesellschaft ist mittelst Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 13. Juni 1890 gestattet worden, eine Obligationenanleihe zum Nominalbetrage von 11 642 044 R. Kredit, entsprechend einem effektiven Kapital von 9 532 677 R. Kredit, zu kontrahiren. Die Obligationen verbleiben im Portefeuille der Staatsregierung und ist die Orel-Witebsker Eisenbahngesellschaft verpflichtet, aus den Betriebseinnahmen jährlich 4 % Zinsen und 0.352 % Tilgung zur Staatskasse abzuführen. Aus diesem Kapital sollen bezahlt werden: 1. 5 564 594,16 R., welcher Betrag bis zum 1. Januar 1889 von der Gesellschaft an Garantiezuschüssen zu viel beansprucht worden sind; 2. 3 000 000 R. zur Deckung eines im Jahre 1871 bewilligten Darlehens; 3. 768 083,23 R. für im Jahre 1874 übergebenes rollendes Inventar und endlich 4. werden der Gesellschaft 200 000 R. baar ausgezahlt zwecks Ausführung von Arbeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn. Um diese Anleihe zu erlangen hat die Orel-Witebsker Eisenbahn-Gesellschaft ihr ursprüngliches Statut opfern müssen. Als wichtigste Aenderung, neben allen möglichen Einschränkungen in Form der Staatsregierung reservirter Rechte auf Bestägung und Kontrole bis ins Detail, kann die Einführung eines Direktors seitens der Staatsregierung bezeichnet werden, dessen Dotirung eine obligatorische Leistung der Gesellschaft ist.

Der § 33 des neuen Statuts bestimmt, dass die Sitzungen der Direktion nur dann gesetzlich beschlussfähig sind, falls 3 Direktoren, unter ihnen aber der Regierungsdirektor anwesend sind, ist letzterer aus irgend welchem Grunde in einer Sitzung nicht zugegegen, so steht ihm das Recht zu, innerhalb dreier Tage seinen Protest zu verlautbaren. In Ergänzung des §§ 33 bestimmt dann der § 41, dass solche Proteste dem Minister der Verkehrsanstalten oder der Finanzen vorgestellt werden, stimmen die Minister zu, so gilt der Beschluss als aufgehoben. Dieselbe Befugniss hat der Direktor seitens der Staatsregierung auch in Bezug auf Beschlüsse der Generalversammlung.

Wie man sieht, ist die Machtbefugniss des Regierungsdirektors eine sehr grosse, vielleicht eine so grosse, dass eine Bahn, die einen solchen Vertreter der Staatsregierung in ihrem Direktorium hat, in gewissem Sinne als verstaatlicht angesehen werden kann.

Dünaburg-Witebsk: Geschäftsbericht.

Nach dem Geschäftsbericht ist im Jahre 1889 eine Nettoeinnahme von 726 388 R. gegen 1 360 083 R. in 1888 erzielt worden. Die Bruttoeinnahme betrug in 1889 2 863 571 R., in 1888: 3 375 373 R., und die entsprechenden Gesammtausgaben stellten sich in 1889 auf 2 137 232 R., in 1888 auf 2 015 289 R. Das Güterquantum, welches in 1889 befördert worden ist, umfasste 47 192 948 Pud, während 1888 58 361 912 Pud befördert wurden. Personen wurden 1889: 369 798 (1888: 356 707) befördert. Die Garantieverpflichtungen der Russischen Regierung mussten im Jahre 1889 für die Dividendenzahlung mit 34 244 R. und für den Reservefonds mit 6 392 R. in Anspruch genommen werden.

Winterfahrpläne.

Während bisher seit vielen Jahren der 1. November a. St. der Termin war, an welchem der Fahrplan für die Wintersaison in Kraft trat, ist gegenwärtig durch einen Befehl des Herrn Ministers der Verkehrsanstalten der 1. Oktober a. St. als Einführungstermin bestimmt worden. Es werden gleichzeitig die von einer Konferenz in Petersburg ausgearbeiteten Projekte zu den Fahrplänen bestätigt, wobei der einzelnen Bahnverwaltung eine Abweichung bis zu 20 Minuten gestattet wird. Der sogenannte Blitzzug zwischen Berlin und Petersburg auf Russischem Gebiete hört bereits mit 1. Oktober n. St. zu laufen auf.

Erkenntniss des Ober-Landesgerichts zu Jena.

v. O. **Begründung der aquilischen Klage.** Thatbestand: Die der Aktiengesellschaft „Ruhlaer Eisenbahn" eigenthümlich gehörige, von Wutha nach Ruhla im Anschlusse an die Thüringische Eisenbahn erbaute normalspurige Nebenbahn läuft in der Nähe von Farnroda unmittelbar neben der dort befindlichen, an der fraglichen Stelle sogar infolge der Eisenbahnanlage etwas geschmälerten Chaussee, und zwar in gleicher Höhe mit derselben hin, ohne dass zwischen ihr und der Chaussee irgend welche Schutzwehr angebracht ist. Auf dieser Chausseestrecke befand sich zur Zeit des Herannahens eines auf der Eisenbahn fahrplanmässig laufenden Zuges der Knecht des Klägers mit einem dem letzteren gehörigen Ochsengespann. Der Knecht brachte zwar das Gespann zeitig genug zum Stehen, der Sattelochse drängte jedoch, unruhig geworden, zur Seite, gerieth dadurch mit seinem Hinterkörper auf die Eisenbahn selbst und wurde von dem Zuge ergriffen und getödtet. Kläger forderte dieserhalb Schadenersatz von der Aktiengesellschaft „Ruhlaer Eisenbahn", indem er dieselbe als haftbar erklärte wegen der fehlerhaften Anlage der in ihrem Eigenthum befindlichen Eisenbahn, in welcher die Schuld an dem Schadenfalle liege. — Auf die Berufung der beklagten Aktiengesellschaft wies das Ober-Landesgericht Jena die erhobene Klage aus folgenden Gründen ab: „Der fragliche Unglücksfall ist nicht die Folge der Bahnanlage, denn er hat sich erst bei dem wirklichen Betriebe der Bahn ereignet und die wahre Ursache ist nicht in der Anlage selbst, sondern im Betriebe zu finden. Wenn man hiergegen einwendet, bei besserer Ausführung der Bahnanlage, nämlich bei Herrichtung schützender Schranken, würde das Unglück nicht eingetreten sein, so wird hierdurch noch nicht die Folgerung gesichert, dass zwischen dem Thun und Lassen der Aktiengesellschaft, welche die Bahn ohne Schranken angelegt hat, und dem Unglücksfalle der juristisch relevante, ursächlicher Zusammenhang bestehe, ohne welchen eine aquilische Verschuldung der Gesellschaft q. nicht möglich ist. Ihre Verschuldung würde man nicht zu bezweifeln haben, falls die Anlage der Bahn eine so verkehrte und verderbliche wäre, dass trotz aller Vorsicht ein Betrieb derselben gar nicht möglich wäre, ohne in schadenbringende Berührung mit Personen und fremden Sachen zu gerathen. Denn solchenfalls wäre die Annahme nicht grundlos, dass Beklagte, obgleich sie den Betrieb nicht selbst ausübte, die Tödtung des dem Kläger gehörigen Ochsen so gut wie selbst begangen habe, weil sie gleichsam als Anstifterin zu betrachten sei. Nach der Theorie des gemeinen Rechts wird nun zwar die intellektuelle Urheberschaft des Anstifters als wohlgeeignet zur Begründung der aquilischen Klage angesehen; allein diese Bedingung der Haftpflicht eines intellektuellen Urhebers ist bei der aquilischen Verschuldung dann nicht gegeben, wenn die Handlung, zu welcher jemand einen anderen bestimmt hat, nicht objektiv schädlich war, sondern erst durch eigene selbstständige Verschuldung des anderen zu einer schädlichen geworden ist. — Dem Kläger ist zuzugeben, dass die Herrichtung von Schutzvorrichtungen zur Verhütung von Kollisionen recht nützlich gewesen sein würde; allein dass sie in dem absoluten Sinne nöthig gewesen sei, um auch nicht durch andere Maassregeln des Betriebsunternehmers ersetzt werden zu können, ist nicht anzuerkennen und daher ist die Handlungsweise, welche als intellektuelle Urheberschaft in Frage zu kommen vermag, nicht als eine solche zu betrachten, welche den Charakter der objektiven Schädlichkeit an sich trug. Einfriedigungen konnte der Betriebsunternehmer nicht anbringen; zur Herstellung derselben würde er schon gar nicht befugt gewesen sein. . . . Im übrigen finden die Bestimmungen des § 4 der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 12. Juni 1878, betr. die Aenderungen des Eisenbahnpolizeireglements, hier keine Anwendung, da hier angenommen werden muss, dass die Ruhlaer Bahn allerdings eine Bahn untergeordneter Bedeutung sei. Nach § 7 jener Bekanntmachung ist die Entscheidung über das Erforderniss von Schutzwehren an denselben der Aufsichtsbehörde überlassen und da präsumirt werden muss, dass die Aufsichtsbehörde ihre Genehmigung ertheilt hat, ohne Einfriedigungen zu erfordern, so liegt darin ein Argument, welches den erkennenden Richter noch mehr in der Meinung bestärken muss, dass es bedenklich sei, in der Anlage der Ruhlaer Bahn ohne weiteres eine objektiv schädliche Anlage zu sehen. . . . ." (Erk. des Ober-Landesger. zu Jena vom 21. Dezember 1889; Blätter für Rechtspflege in Thüringen usw. N. F. Bd. XVII S. 276 ff.)

Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Kommunal-Einkommenbesteuerung (des Eisenbahnfiskus). Nachforderung im Laufe des Etatsjahres. Veranlagung oder Vorschussanforderung?** Auf die Klage des Eisenbahnfiskus wider den Gemeindevorstand zu E. ist die Steueranforderung des Beklagten in I. und II. Instanz für ungerechtfertigt erklärt und der Revision seitens des Ob.-Verw.-G. der Erfolg versagt aus folgenden Gründen: „Vorderrichter hat durch Vorlegung des ersten Anforderungszettels vom 8./16. Oktober 1888 ermittelt, dass derselbe den der Besteuerung unterliegenden Reinertrag, ferner die fingirte Staatssteuer und endlich das Verhältniss der Gemeindesteuer zu dieser enthielt und aus diesem Inhalte für festgestellt erachtet, dass unter 8./10. Oktober 1888 eine Veranlagung des Klägers zu einer Steuer von 129 *M.* stattgefunden hat; daraus folgert der Vorderrichter, dass sich die Veranlagung durch den anderweiten Anforderungszettel vom 13. November 1888, in welchem mit der Bemerkung, ‚die Anforderung vom 8./10. Oktober cr. wird hiermit zurückgezogen' vom Kläger eine Summe von 172 *M.* gefordert wird, als eine unzulässige Nachforderung darstelle. — Jener mit diesem Inhalte der Akten übereinstimmenden, die wesentlichen Momente einer Steuerveranlagung in sich begreifenden Feststellung liegt ebensowenig ein Rechtsirrthum zu Grunde, als der daraus entnommenen Folgerung, da in letzterer Beziehung die §§ 6, 14 des Gesetzes vom 18. Juni 1840 über die Verjährungsfristen bei öffentlichen Abgaben zur Anwendung gelangen, nach welchen bei Steuern der in Rede stehenden Art ‚im Falle eines zu geringen Ansatzes jede Nachforderung wegfällt'. Die Angriffe des Revisionsklägers, soweit sie damit begründet sind,

> ‚dass von einer definitiven Einschätzung vor Bekanntmachung des im § 5 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 vorgesehenen Vertheilungsplanes nicht die Rede sein könne, der erste Anforderungszettel daher nur als Vorschussanforderung anzusehen sei, die der Kläger habe ablehnen — dagegen den zweiten Steuerzettel nicht als nachträgliche Einschätzung erklären dürfen; ferner erachte auch der Ministerialerlass vom 16. Februar 1889 eine Nachforderung von Steuern ausdrücklich für zulässig'

erscheinen überall verfehlt. Jedes Ausschreiben einer Steuer, mag es auch von der Steuer fordernden Behörde als ein provisorisches gemeint sein, ist im Sinne des Gesetzes eine Veranlagung, und zwar eine definitive, da es zwischen den Betheiligten das Rechtsverhältniss einer Steuerschuld begründet, von welchem der Censit nur durch Erhebung von Einspruch und Klage ganz oder theilweise befreit, und welches von der Veranlagungsbehörde durch Erhebung von Nachforderungen nicht verändert werden kann. Ebendeshalb ist auch eine vor Erlass der im § 5 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 vorgesehenen Bekanntmachung erhobene Steuerforderung mit allen erwähnten

rechtlichen Wirkungen der Veranlagung verbunden. (Entsch. v. 26. Oktober 1887 Bd. XV S. 125.) Diese Wirkungen treten dagegen nicht ein, wenn der Gemeindevorstand an den Censiten das Ansuchen um Leistung von freiwilligen Vorschusszahlungen auf eine noch gar nicht veranlagte Steuer gestellt hat, da ein solches einseitiges Ersuchen der rechtlichen Wirkung überhaupt entbehrt. Eine Maassnahme der letzteren Art, welche deutlich zum Ausdruck bringt, dass von einer Veranlagung oder Begründung eines Forderungsrechts an den Censiten vorerst Abstand genommen wird und welche in Fällen, wo die Veranlagung mangels der erforderlichen Unterlagen zur Zeit nicht mit Sicherheit erfolgen kann, durch das wirthschaftliche Interesse der Gemeinde geboten sein mag, hat im vorliegenden Falle nach der gerechtfertigten Feststellung des Vorderrichters nicht stattgefunden." (Erk. des I. Senats des Ober-Verwaltungsgerichts vom 8. Januar 1890; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XI S. 357 f.)

Verschiedenes.

Internationale elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M. 1891.

Nicht nur dem Fachmann, sondern auch dem Laien wird die Internationale elektrotechnische Ausstellung zu Frankfurt a. M. im Jahre 1891 eine Fülle des Interessanten bieten. Ganz besonders dürften hierzu die telephonischen Uebertragungen gehören, die es dem Publikum ermöglichen, in der Ausstellung die Konzerte des Palmengartens und die Aufführungen der Frankfurter Oper zu hören. Zu diesem Zwecke werden einzelne Räume mit einer grösseren Zahl von Telephonen für je 1 Person ausgestattet sein, während in einem anderen Raum durch ein einziges sogen. lautsprechendes Telephon einer grösseren Zahl von Hörern ein Musikstück oder dergl. vorgeführt werden wird. Auch die Telephonautomaten, die gegen Einwerfen eines Geldstückes ein Musikstück zu Gehör bringen, oder eine Unterredung mit einem der Theilnehmer des Frankfurter Telephonnetzes gestatten, werden zur Unterhaltung beitragen. Aber nicht nur die musikalischen Genüsse Frankfurts werden sich gewissermaassen in der Ausstellung konzentriren, sondern durch dankenswerthes Entgegenkommen der staatlichen und städtischen Behörden wird es voraussichtlich auch möglich sein, den Klängen der Kurkapellen in den benachbarten Badeorten zu lauschen und an den Vorstellungen des Mannheimer Hoftheaters durchs Ohr theilzunehmen. Ja, man plant sogar eine Verbindung Frankfurts mit der Münchener Oper, vorausgesetzt, dass die projektirte telephonische Verbindung mit der Bayerischen Hauptstadt bis dahin fertiggestellt sein wird.

Umfang des Strassenverkehrs in London.

Die Ueberfüllung der Strassen in der Londoner Innenstadt mit Wagen und Fussgängern nimmt von Jahr zu Jahr zu, und weder die Vermehrung der Verkehrsmittel, noch die Herstellung neuer Strassendurchbrüche, wie der Königin Victoria-Strasse im Jahre 1874, haben die an sich zum Theil recht engen Strassen zu entvölkern vermocht. Zur Entlastung der in westöstlicher Richtung geführten Strassenzüge ist jetzt, nachdem die im verflossenen Jahre eingebrachte Gesetzesvorlage über die Anlage der sogen. „London Central Railway" zu Falle gekommen, der Bau einer nach ähnlichen Gesichtspunkten anzulegenden elektrisch zu betreibenden Untergrundbahn, der „Central London Railway", in Antrag gebracht. Berathungen über diese Vorlage haben in diesen Tagen durch einen Sonderausschuss des Unterhauses stattgefunden, und hierbei wurden folgende Angaben über den Umfang des Strassenverkehrs zu Tage gefördert. Am 11. Februar d. J. belief sich der Verkehr in der Cheabside auf 11 558 Wagen und 72 645 Fussgänger. An Mercers Hall verkehrten am 1. April 11 877 Wagen und 87 274 Fussgänger; an Saddlers Hall am 2. April 13 590 Wagen und 101 940 Fussgänger. Durch Fosters Lane bewegten sich am 13. Februar 13 316 Fahrzeuge und 96 228 Fussgänger. Ferner verkehrten am 12. Februar in der Roman Bath-Strasse 10 532 Wagen und 44 314 Fussgänger, am 1. April in der Newgate-Strasse 11 556 Fahrzeuge und 47 070 Fussgänger, endlich wurden am 11. Februar zwischen 8 Uhr Vormittags und 8 Uhr Abends an den Holborn Bars 14 301 Wagen und 59 455 Fussgänger gezählt. An den verkehrsreichsten Stellen in der City sind bekanntlich Schutzleute aufgestellt, welche für die ordnungsmässige Bewegung des Verkehrs sorgen und den Fussgängern bei Ueberschreitung der Strassen ihren Beistand leihen.

Neue Eisenbahnen in Amerika.

Die „N.-Y. H.-Ztg." schreibt: Innerhalb der nächsten 12 Monate werden im Staate Alabama mehrere 100 Meilen neuer Eisenbahnen gebaut werden. Bereits sind im Bau begriffen die Montgomery, Tuskaloosa und Memphis, die Savannah, Americus und Montgomery, die Chattanooga Southern, die Tennessee und Coosa River, sowie die Decatur, Neworleans und Chesapeake-Eisenbahn. Mit dem Ausbau der Alabama Midland von Luverne nach Pensacola, der Mobile, Jackson und Kansas City und anderer Bahnen wird demnächst begonnen werden. Der „Chicago Elevated Railway Construction Co." ist seitens der Behörden des Staates Illinois die Erlaubniss zum Bau von Hochbahnen in der Stadt Chicago ertheilt worden. Das Kapital der Gesellschaft ist auf 1 000 000 D. normirt worden und wird dieselbe ihre Bonds auf den Markt bringen. Die Nebraska Terminal Railroad and Elevator Co. hat beim Staatssekretär von Nebraska um Inkorporirung nachgesucht. Das Hauptbüreau der neuen Gesellschaft wird sich in South Sioux City, Nebr., befinden. Die Great Northern E. B. Co. und die St. Paul, Minneapolis and Manitoba E. B. Co. haben bei der zuständigen Behörde in Seattle, Wash., eine Hypothek von 30 000 000 D. auf ihr Eigenthum zu Gunsten der Central-Trust Co. in Newyork eintragen lassen. Die Anleihe soll zum Ausbau der Pacific Extension der Great Northern von Assiniboine nach Puget Sound verwendet werden. Die Kosten dieses Baues sind auf 25 000 000 D. veranschlagt worden. Seit mehreren Wochen sind die Vermessungsarbeiten an der projektirten neuen Linie der Sioux City and Northwestern E. B. Co. im Gange. Die Bahn soll bekanntlich durch die Region der Schwarzen Berge (Black Hills) führen.

Das Eisenbahnpersonal in Amerika.

Die Interstate commerce commission der Vereinigten Staaten hat neulich über die Zahl der Personen, welche am 30. Juni 1889 bei den Eisenbahnen beschäftigt waren, statistische Berichte veröffentlicht. Wir entnehmen aus einer Nachricht des „Economist" über diesen Gegenstand, dass die Gesammtzahl der Bediensteten sich auf 704 743 Personen belief. Davon waren 4 739 höhere Angestellte, 20 817 Büreaubeamte und 16 937 Telegraphenbeamte. Weitere 179 940 waren Partieführer und Streckenarbeiter, also fast nahezu 20 % der ganzen Summe. Stationsvorstände und andere Stationsbeamte waren 82 208, Maschinenführer und Heizer 62 210, Kondukteure und anderes Zugpersonal 73 113. Dazu kommen 134 417 oder 20 % Maschinenschlosser, Tischler und andere Arbeiter. Die Zahl der Bediensteten für die Meile der Eisenbahn beträgt 4,59. Der Bericht hält dafür, dass der Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten fast 3 Millionen Menschen den Lebensunterhalt gewährt. Ein Vergleich zwischen der Zahl der bei den Amerikanischen Bahnen Beschäftigten und jener der Englischen Linien, woselbst 346 426 Personen auf 19 280 Meilen kommen, ergibt, dass in England fast viermal soviel Personen durchschnittlich auf einer Meile beschäftigt sind als in Amerika. Die „Railway Age" meint, dies scheine möglicherweise ein Beweis für die grössere Leistungsfähigkeit der Amerikanischen Bahnbediensteten zu sein, doch da der Verkehr auf den Englischen Bahnen soviel grösser ist als auf den Amerikanischen, so scheint der Schluss nicht ganz richtig.

Der Verkehr auf den grossen Amerikanischen Seen.

Von dem Umfange des Handels auf den grossen Seen hat man im Auslande, so schreibt „Bradstreets", nur unvollkommene Begriffe. Es wird vielleicht manchen überraschen zu hören, dass in 234 Schifffahrtstagen des vorigen Jahres der Tonnengehalt der den Detroit River passirenden Schiffe den Gesammt-Tonnengehalt aller in Amerikanischen Häfen ein- und ausklarirten Schiffe um 10 Millionen Tonnen überstieg; derselbe Verkehr beträgt um 3 Millionen Tonnen mehr als der gesammte Aussenverkehr sammt der Küstenschifffahrt von London und Liverpool zusammen. Durch den St. Mary's Fallkanal bei Sault Ste. Marie passiren jährlich dreimal so viel Schiffe als durch den Suezkanal, und zwar mit einem Tonnengehalt von 7,2 Millionen Tonnen, gegenüber 6,7 Millionen Tonnen, dem Tonnenverkehr des Suezkanals. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Schifffahrt auf den Seen nur durch 234 Tage offen war, während der Suezkanal naturgemäss niemals unpassirbar ist.

Elektrische Eisenbahn in der Polarregion.

In Petersburg wird, wie wir dem „Handels-Museum" entnehmen, das Projekt einer elektrischen Bahn von da nach Archangel ernstlich erwogen. Archangel liegt fast unter dem Polarkreis und wäre eine solche Bahn der geeignete Ersatz für die Dampfeisenbahnen, deren Betrieb in so kalten Regionen unmöglich ist. Die Elektrizität würde in einzelnen Stationen erzeugt und akkumulirt, und schätzt man die Kosten auf 3 000 £ für die Englische Meile. Die Strecke ist 500 Englische Meilen lang. „Bradstreets" knüpft hieran die Bemerkung, dass, wenn dieses Projekt ausführbar ist, der Erbauung einer elektrischen Bahn durch Alaska an die Beringssee nichts mehr im Wege stehe und somit eine Eisenbahnverbindung Amerikas über Asien mit Europa zur Thatsache werden könnte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft. Die Direktion beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass der Betrieb und die Verwaltung der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft in seinem ganzen Umfange auf Grund des am 22. Juli 1890 (Staatsblatt Nr. 134) gesetzlich vollzogenen Vertrags vom 21. Januar 1890 vom 15. Oktober 1890 ab auf den Niederländischen Staat übergehen wird; mit dem genannten Tage geht sohin das gesammte der genannten Gesellschaft gehörige bewegliche und unbewegliche Vermögen mit allen derselben zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen auf den Niederländischen Staat über. Vom genannten Tage ab tritt die mehrgenannte Gesellschaft in den Liquidationszustand.

Utrecht, den 1. Oktober 1890. (2225RM)
Die Direktion
der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft.
H. Ameshoff, Präsident.
von Hoogstraten, Sekretär.

2. Güterverkehr.

Einrichtung einer Güternebenstelle in Schmiegel. Am 15. Oktober d. J. wird in Schmiegel bei Station Alt-Boyen eine Güternebenstelle zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Ausgeschlossen von der Annahme sind:

1. Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 500 kg;
2. solche Eil- und Frachtstückgüter, welche sich zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen wegen ihrer Form oder sonstigen Beschaffenheit nicht eignen;
3. die in Gemässheit des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter;
4. lebende Thiere, ausgenommen einzelne Sendungen von kleinem Vieh in Käfigen, Kisten u. dergl., soweit dasselbe als Eilgut nach den Bestimmungen des Gütertarifs aufgegeben werden kann.

Soweit nicht anderweite schriftliche Verfügungen ertheilt sind, wird in der Stadt Schmiegel das Gut den Adressaten in die Behausung bahnseitig abgerollt.

Für die Abrollung der Eil- und Frachtstückgüter nach bezw. von Alt-Boyen werden folgende Rollgebühren erhoben:

a) für gewöhnliche Fracht- und Eilstückgüter für je 50 kg 20 ₰,
b) für sperrige Güter das Doppelte des Satzes zu a).

Angefangene 50 kg werden für voll gerechnet.

Als Lieferfristen gelten für die Güternebenstelle Schmiegel die für Station Alt-Boyen sich ergebenden Zeiten.

Beschwerden über Unregelmässigkeiten der Güternebenstelle in der Abfertigung bezw. der bahnamtlichen An- und Abfuhr sind bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Lissa i/P. anzubringen.

Weitere Auskunft in Betreff der Einrichtung der Güternebenstelle wird von dem Verwalter derselben, dem Vorwerksbesitzer Paul Denecke zu Schmiegel sowie von der Güter-Abfertigungsstelle Alt-Boyen ertheilt.

Breslau, den 8. Oktober 1890. (2226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 30. September 1890 und Seite 2 des Tarifheftes Nr. 3 vom 1. Juni 1890 wird veröffentlicht, dass am 1. November 1890 auch die Station Düsseldorf Rh. für den Frachtgut-Verkehr geschlossen werden wird und sie vom genannten Tage ab nur noch für die Abfertigung von Eilgut, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bestehen bleibt.

Dresden, am 7. Oktober 1890. (2227)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Sudmühle für den Güterverkehr etc. Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Münster und Westbevern gelegene Personenhaltestelle Sudmühle auch für den Gepäck- und Güterverkehr (Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgüter), sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Köln, den 8. Oktober 1890. (2228)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Holzverkehr Oesterreich-Bayern. Am 1. November l. J. gelangt der Nachtrag III zu Theil IV, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs vom 1. September 1889 zur Einführung.

München, den 3. Oktober 1890. (2229)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Die im Main-Neckar-Württembergischen Gütertarife vom 1. August 1890 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 5 (Eisen und Stahl etc.), Nr. 6 (Sprit etc.), Nr. 7 (Palmöl etc.), Nr. 8 (Blei), sowie die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Getreide) für Friedrichshafen treten mit dem 20. November l. J. ausser Kraft. Im direkten Verkehre mit Friedrichshafen gelten für die bezeichneten Artikel später lediglich die Frachtsätze des allgemeinen Tarifs. (2230)

Darmstadt, den 3. Oktober 1890.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. werden die Stationen Baalberge und Nienburg a. S. des Direktionsbezirks Magdeburg (Tarifheft 2), die Stationen Bauchwitz, Blankensee bei Frankfurt a. O., Bomst, Lang-Heinersdorf, Meseritz, Rogsen, Stentsch, Topper und Züllichau des Direktionsbezirks Berlin (Tarifheft 3) und die Station Corbetha des Direktionsbezirks Erfurt (Tarifheft 4) für den Versand von Kartoffeln in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür (Ausnahmetarif R.) in den obenbezeichneten Verband aufgenommen.

Bei Ermittelung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs R werden in Ansatz gebracht:

für Baalberge die Entfernungen von Cönnern,
für Nienburg a. S. die Entfernungen von Biendorf;
für die nachbezeichneten Stationen des Direktionsbezirks Berlin die Entfernungen von Frankfurt a. O. mit Hinzurechnung der dabei vermerkten Entfernungen: Bauchwitz 121 km, Blankensee bei Frankfurt a. O. 10 km, Bomst 112 km, Lang-Heinersdorf 102 km, Meseritz 132 km, Rogsen 111 km, Stentsch 86 km, Topper 55 km, Züllichau 96 km und
für Corbetha die Entfernungen von Merseburg mit Hinzurechnung von 10 km.

Elberfeld, den 6. Oktober 1890. (2231)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Schlachtensee des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg wird mit dem 15. Oktober d. J. in den in dem Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg bestehenden Ausnahmetarif 3 für Eisen des Spezialtarifs II aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind die für die Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) bestehenden Sätze zu Grunde zu legen.

Köln, den 11. Oktober 1890. (2232)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. d. Mts. sind die auf Deutschem Gebiet gelegenen Stationen Goch und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Gütertarif — Heft 3 — aufgenommen worden und scheiden deshalb aus dem Deutsch-Niederländischen Gütertarif, Heft 5, aus.

Elberfeld, den 4. Oktober 1890. (2233)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarif für obigen Verkehr vom 1. Januar 1889 ist mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. der Nachtrag 9 herausgegeben, welcher Bestimmungen über den Verkehr mit den Stationen Hamburg und Altona (Ottensen) enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 5. Oktober 1890. (2234)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Freiwillige Gaben an Lebensmitteln zum Verzehr und Kleidungsstücken, welche zur Unterstützung der Bewohner der von den Ueberfluthungen der Elbe betroffenenen Elbaue bei Torgau und Umgegend bestimmt und von Unterstützungskomitees oder staatlichen und Kommunalbehörden an das Königliche Landrathsamt zu Torgau gerichtet sind, werden auf den Strecken des diesseitigen Bezirks bis zum 31. Oktober d. J. frachtfrei befördert.

Altona, den 7. Oktober 1890. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. treten infolge Umgestaltung der Besitzverhältnisse der Niederländischen Eisenbahnen im Güter- und Vieh- etc. Tarif die nachstehenden Aenderungen ein:

1. Für den Verkehr mit den künftig dem Bezirke der Holländischen Eisenbahn angehörenden Stationen: Gorinchen, Kesteren, Leerdam, Tiel und Sneek behalten die bisher vorgesehenen Frachtsätze ihre Gültigkeit.
2. Die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit Rotterdam (Niederländische Staatsbahn), Dordrecht und Geldermalsen werden in ihrem vollen Umfange auch auf den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Holländischen Eisenbahn übertragen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 7. Oktober 1890. (2236)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a. M.-Köln (rechtsrh.). Vom 5. d. Mts. ab kommen im Verkehr zwischen Fulda und Gelnhausen einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) andererseits anderweite ermässigte Tarifentfernungen zur Einführung, worüber bei den betreffenden Abfertigungsstellen das Nähere zu erfahren ist. (2237)

Frankfurt a/M., den 4. Oktober 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Der vom 1. Oktober l. J. ab gültige Verbands-Gütertarif, Theil I, für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände gilt vom gleichen Zeitpunkt ab auch für den Niederländisch-Bayerischen Verkehr.

Die bisherigen „Allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation" im Niederländisch-Bayerischen Verkehre werden hierdurch aufgehoben.

Die durch den neuen Theil I eintretenden Frachterhöhungen gelangen für den Niederländisch-Bayerischen Verkehr erst mit 15. November l. J. in Wirksamkeit. (2238)

München, den 3. Oktober 1890.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif vom 1. Juni l. J. für die Beförderung von Cement ab Kiefersfelden und Kufstein nach Böhmen zur Einführung.

München, den 7. Oktober 1890. (2239)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr vom 1. Dezember 1882. Die für die Station Tiel Nied. St. B. im Ungarisch-Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holzverkehr vom 1. Dezember 1882 bestehenden Ausnahmefrachtsätze finden vom 15. Oktober d. J. auch auf Sendungen nach Station Tiel mit der Bezeichnung „Holländische Eisenbahngesellschaft" Anwendung.

Ferner gelten von demselben Tage die in dem vorgenannten Verkehre für die Stationen Dordrecht und Rotterdam Niederländ. St. B. bestehenden Sätze auch für die gleichnamigen Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Breslau, den 7. Oktober 1890. (2240)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Bis auf weiteres können im Verkehre von Oberschlesischen Stationen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht verwendet werden. Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10 000 kg gültigen Kohlen-Ausnahmetariten.

Breslau, den 8. Oktober 1890. (2241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. Oktober d. J. ab wird die zwischen Ostaszewo und Mocker gelegene Haltestelle Lissomitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg mit den für die Station Ostaszewo geltenden Frachtsätzen für 10 000 und 40 000 kg-Sendungen in den vom 1. September 1885 gültigen Ausnahmetarif für Oberschlesische Kohlensendungen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg etc. einbezogen.

Breslau, den 8. Oktober 1890. (2242)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Kamenz-Elstra, welcher noch besonders bekannt gegeben werden wird, tritt der Nachtrag IX zum Kilometerzeiger der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokalgüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen, bezw. Entfernungen, für die an vorgenannter Linie gelegenen Verkehrsstellen Elstra, Thonberg-Prietitz und Wiesa bei Kamenz, von denen die letzteren beiden Haltestellen nur für einen besonders beschränkten Güterverkehr eingerichtet sind.

Abdrücke des Nachtrages können durch sämmtliche Sächsische Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 2. Oktober 1890. (2243)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. November l. J. gelangen direkte Frachtsätze zwischen Netstall, Station der Vereinigten Schweizerbahnen, einerseits und jenen im Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau zum 1. Januar 1887 verzeichneten Stationen der Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, andererseits, für welche bisher direkte Frachtsätze nach und von Netstall nicht vorgesehen sind, zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 7. Oktober 1890. (2244)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre ein neues Tarifheft 1 in Kraft, welches Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Elsterwerda, Gera, Gera-Pforten, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgesfärth und Zeitz der Sächsischen und bezw. Preussischen Staatsbahnen, sowie der Station Gera der Weimar-Geraer Bahn andererseits enthält. Die Frachtsätze für die Lokalbahnstationen Tiefenbach, Kalteneck, Fürsteneck, Röhrnbach, dann Ebnath, Brand i. F., Unterlind und Fichtelberg kommen erst vom Zeitpunkt der Eröffnung der Lokalbahnstrecken Passau-Fürsteneck-Röhrnbach und Neusorg-Fichtelberg zur Anwendung. Dieser Zeitpunkt wird noch veröffentlicht werden.

Aufgehoben werden hierdurch die für die bezüglichen Stationen im Bayerisch-Sächsischen Gütertarife vom 1. Mai 1884 nebst Nachträgen, im Thüringisch-Bayerischen Gütertarife vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen, sowie im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 6 vom 1. März 1885 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze.

Insoweit für die genannten Stationen an Stelle der seitherigen Ausnahmetarifsätze und zwar für Stammholz, für Sprit und Spiritus, sowie für Holz des Spezialtarifes III keine neuen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangen, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember d. J. in Geltung. Ebenso finden die Sätze des seitherigen Ausnahmetarifes 17 für Chlorkalk und kaustische Soda zwischen Doos und Heufeld einer-, Leipzig und Zittau andererseits bis auf weiteres noch für den Artikel „kaustische Soda" Anwendung.

Für die Bodenseeuferplätze Romanshorn, Rorschach und Bregenz wird die direkte Abfertigung nach den eingangs erwähnten nördlichen Stationen im Bayerisch-Sächsischen Verkehre bis auf weiteres aufgehoben. Etwaige Sendungen sind daher auf die Umkartirung in Lindau verwiesen, falls nicht direkte Abfertigung im Sächsisch-Württembergischen bezw. Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verkehre erfolgt. Frachterhöhungen treten durch diese Umkartirung in Lindau nicht ein.

Abdrücke des Tarifheftes sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 7. Oktober 1890. (2245)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. von Zielenzig nach Hamburg B. und Stettin tr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Reppen-Zielenzig treten für den Versand von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. von Zielenzig nach Hamburg B. und Stettin ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Oktober 1890. (MG2246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Am 1. November gelangt ein Nachtrag I zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenklassifikation und der Tarife.

München, den 3. Oktober 1890. (2247)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. November l. J. wird die Station Appenweier mit den Frachtsätzen für Offenburg in die Ausnahmetarife für Petroleum und Naphta ab Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Gustavsburg, Kastel, Frankfurt a/M. und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen aufgenommen.

Karlsruhe, den 7. Oktober 1890. (2248)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Zusatzbestimmung zu den allgemeinen Tarifvorschriften unter B. III auf Seite 7 des Badischen Gütertarifs findet mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. an nur noch auf Bier in Fässern Anwendung.

Karlsruhe, den 8. Oktober 1890. (2249)
Generaldirektion.

(Fortsetzung des Güterverkehrs S. VI.)

Nr. 19. Jahrgang 1890. **Berlin,** am 11. Oktober 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	—	1	Kiste	Marmorwaage —	48	1	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Hagen.
2	A B & C	603	3	Ballen	Stahlspähne —	92	2	Mannheim	Badische Stsb.	
3	A P	149	1	eis. Petroleumtonne	leer —	48	3	Ulm	Württemb. Stsb.	
4	B	19	1	Pack	leere Körbe —	22	4	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Frankfurt.
5	B	788	1	„	unbekannt —	18,5	5	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	bekl. Crefeld-Barmen-Rittershs. 5,8.
6	rothes B oder H (undeutlich)	—	1	Korb	fr. Pflaumen —	—	6	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	für 1,55 *M* verkauft.
7	B C	1	1	Kiste	Messingw. —	13	7	Köln G.	Linksrh. Köln	
8	B H	76	1	Fass	Sprit —	155	8	Wiesbaden T. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
9	B M	23	1	Pack	Schaffelle —	26	9	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
10	C B	646	1	Kiste	leer —	20	10	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez. Pfungstadt.
11	C C	3129	1	Pack	Manufakturwaaren —	25	11	Rosendaal	Niederländ. Stsb.	
12	C F	850	1	Kiste	Eisenwaaren —	188	12	Wesserling	Elsass-Lothring.	
13	C F	3360	1	Päckchen	Messingschaalen —	0,7	13	Güterabf. Staatsbhf. Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
14	C K	101	1	Kiste	l. Flaschen —	48	14	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
15	C U	6622	1	Pack	Tabak —	80	15	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
16	C X P C T	—	1	—	Privatdecke —	—	16	Aix T.	Grand Central Belge	
17	D	—	5	Fässchen	marinirte Fische —	19	17	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
18	D	1 2	2	—	Ketten, 4 u. 2 m lg.	—	18	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
19	D	1	1	Pack	Bretter —	10	19	Neheim-Hüsten	„	
20	D F	29	1	„	Papier —	183	20	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
21	1. E 2. P F H 3. G	552 4086 570	3	Kisten	leer —	35	21	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	1. IsenStation Hörlkofen bezettelt. 2. Rosenheim bezettelt. 3. Landshut bezettelt.
22	E R C	28022	1	Kiste	gepresste Papier-Bilderrahmen	—	22	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
23	F S	99	1	Ballen	Baumwollgewebe —	28	23	Crefeld	Linksrh. Köln	
24	F W	—	1	Bund	Herdringe (24 Stück)	16	24	München C.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
25	G	5	1	„	Holzstangen —	5	25	„	„	ohne Bezettelung.
26	G G	11960	1	Kiste	Eisenwaaren —	56	26	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
27	G K	903	1	Pack	2 leere Körbe —	6	27	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Benrath Hagen.
28	G W	2968	1	Fass	leer —	20	28	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
29	G W	68	1	Koffer	Kleider —	15	29	Strassburg	Elsass-Lothring.	
30	H	—	1	Kolli	Guss —	7	30	Diedenhofen	„	
31	H B	—	1	Sack	Kartoffeln —	87	31	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
32	H u. C	6918	1	Fass	Mennige? —	18	32	Neubrandenburg	Meckl. Friedr.-Frzb.	bekl. Barmen Rittershsn. 25,8.
33	H N C	6048	1	Kiste	unbekannt —	90	33	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
34	H R	25	1	Fass	Soda —	100	34	Karow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
35	J	1821	1	Pack	Packpapier —	37	35	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
36	J B	—	1	—	offen. gusseis. Rohr	21	36	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
37	J B	2103	1	Kiste	leer —	44	37	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
38	J P	—	1	Pack	leere Säcke —	—	38	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

*) Bez. Bassermann & Herrschel, i. Mannheim, nach Wiesbaden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
39	K E D A	320	1	—	Schraubenschlüssel —	0,5	39	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
40	K E W	2	1	Pack	Eisenw. —	10	40	Radevormwald	„	
41	L V	4	1	—	eis. Gewicht 8	3	41	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	beschr. Leipzig.
42	M B	10	1	Kiste	Waaren —	73	42	Aix M.	Grand Central Belge	
43	M & C	1920	1	Lattenkorb	leer —	15	43	Konstanz	Badische Stsb.	
44	M S	—	16	—	Roststäbe —	46	44	Bodenheim	Hessische Ludwigsb.	
45	P F	65	1	Fass	leer —	16	45	Hanau W.	„	
46	P O H	20	2	Ballen	altes Packtuch —	45	46	Renchen	Badische Stsb.	
47	R	1	1	Sack	Holzmaasse —	44	47	München C.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
48	R H	1	1	Reisekorb	Badewäsche —	15,5	48	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.*)
49	S	5567	1	Korb	2 Kannen, gefüllt —	44	49	Mannheim	Badische Stsb.	
50	S E	413	1	Kiste	Arbeiterjoppen —	17	50	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
51	S F S	—	1	Sack	Kleider (Militäreffekten)	42	51	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
52	S & G	7212	1	Kiste	— —	61	52	Bamberg	Bayerische Stsb.	beschr. Pössneck.
53	S V	—	1 1	Sack Fass	Eisenwaaren —	312	53	Venlo	Niederländ. Stsb.	
54	V H	3087	1	—	unverpacktes Ausgussbecken	8	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	V M	665	2	Kolli	Maschinentheile —	98	55	Schüttorf	Niederländ. Stsb.	
56	W	—	15	Kübel	Schmalz —	180	56	Iserlohn Ostbhf.	K. E.-D. Elberfeld	
57	W C V	4179	1	Kiste	Vaselin —	20	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	W N	883	1	Fass	leer —	16	58	Leipzig I. Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
59	W. Beutel	857	1	Fass	leer —	—	59	Stuttgart	Württemb. Stsb.	30,2 l haltend.
60	Clempel	—	1	Taubenkorb	leer —	1,5	60	Hasselt	Grand Central Belge	
61	Darmstadt Frankfurt	362	1	Schliesskorb	unbekannt —	16	61	Gepäckabf. Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
62	Ph. Fetzer	1887	1	Fass	leer —	17	62	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
63	Fisses & Co.	—	1	Korb	? —	65	63	Horka	K. E.-D. Erfurt	**)
64	H. Frank	1534	1	Fass	leer —	27	64	Karlsruhe	Badische Stsb.	
65	Leipzig	—	1	—	eis. Seilerrad —	7,5	65	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Pforzheim-Mannheim.
66	Rosa	—	2	Bund	leere Cementsäcke —	16	66	Mannheim	Badische Stsb.	
67	Spanoghe	—	1	Korb	leer —	4,5	67	Baelen	Grand Central Belge	
68	Vluyck	—	1	Pack	leere Säcke —	27	68	Anvers Bs.	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
69	(roth)	1	2	—	Zangen —	6	69	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
70	—	2	1	—	Maschinentheil (Ventil)	23	70	Darmstadt	Main-Neckarb.	
71	—	135	1	Petrol.-Fass	leer —	32	71	Villingen	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
72	| (weiss)	—	1	—	Eisentheil, 0,5 m lg. u. 5½ cm breit	3	72	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.***)
73	1 Strich, weiss	—	1	Stange	Flacheisen —	17	73	„	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
74	—	—	3	Ballen	Baumwollgarnabfälle	288	74	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
75	—	—	4	—	kief. Bretter	—	75	Kietz	K. E.-D. Bromberg	ansch. von Mannheim H. L. B. herrührend.
76	—	—	1	—	Brett, zu einer Maschine gehörend	17	76	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
77	—	—	1	Sack	Effekten —	15	77	Ransart	Grand Central Belge	
78	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	5	78	Metz	Elsass-Lothring.	
79	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	35	79	Saarlouis	Linksrh. Köln	
80	—	—	1	—	Flacheisen —	20	80	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	1	—	Haspel —	18,5	81	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	—	—	1	Kollo	Holzwaaren (Haarsiebe)	1	82	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
83	—	—	1	Kiste	leer, ohne Deckel —	11	83	Gera	„	
84	—	—	1	Pack	2 Körbe, 1 Blechkanne	3	84	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
85	—	—	1	„	10 St. Waschkörbe 7 „ Weidenhandkörbe 4 „ Kinderhandkörbe 12 „ Staubtuchkörbchen	35,5	85	Weigolshausen	Bayerische Stsb.	

*) Bez. Berlin-Dresden und Dresden A.-Berlin.
**) Mit Steuerplombe N. Z. A. I Herbesthal verschlossen.
***) Aus 2 Stücken bestehend, an den Enden halbkreisförmig und mit Schrauben verbunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	—	—	1 1	Pack —	Kohlenlöffel — Kinderspaten —	8 1	86	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	—	—	1	Bund	Latten —	—	87	Rheinfelden	Badische Stsb.	
88	—	—	2	—	Leinen —	1	88	Mannheim	„	
89	—	—	1	Kanne	Milch —	5	89	Heidelberg Karlsth.	„	
90	—	—	1 1	— —	Ofenkranz — Platte —	2,5	90	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	—	—	1 1	Kollo „	Pflugschaar — Eisen —	8	91	Neuss	Linksrh. Köln	
92	—	—	2	—	Pumpentheile —	12	92	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
93	—	—	1	Pack	1 Rechen, 1 Schippe —	1	93	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
94	—	—	1	—	Rohrgestell —	0,5	94	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
95	—	—	1	Bund	Rundeisen —	50	95	Colmar	Elsass-Lothring.	
96	—	—	6	—	Sägeblätter (in grauem Papier)	19	96	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	—	—	1	Sack	Salz —	100	97	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
98	—	—	1	Schachtel	? —	1	98	Louvain	Grand Central Belge	
99	—	—	4	—	Schliesskeile —	—	99	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	—	—	2	Stück	eis. Schneeschaufeln	4	100	Mengen	Württemberg. Stsb.	
101	—	—	1	—	Schraubstockspindel	3,5	101	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Wagen	Schwellen —	—	102	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
103	—	—	1	—	Spazierstock —	0,5	103	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
104	—	—	2	—	Stabeisen —	123	104	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	—	3	Stangen	Stahl —	26	105	Brilon	„	
106	—	—	3	—	Stahlblechstreifen 2 m lang, 4 cm breit	—	106	Elsmhorn	K. E.-D. Altona	
107	—	—	1	Bund	7 Stück 4 kantige Stahlstangen	15	107	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	—	—	20	Kolli	Tonnenbänder —	87	108	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	1	—	Transmissionsstange von Stahl	14	109	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
110	—	—	6	—	Waschkessel —	36	110	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
111	—	—	1	Rolle (offene)	Zinkblech —	24	111	Miltenberg	Bayerische Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A W C	5294	1	Kiste	unbekannt —	278	1	Prag	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 23 9.
2	C J	2	1	Koffer	Kleider —	4	2	Wien	„	„ 10/9.
3	C L	123/24	4	Säcke	Holznägel —	100	3	Iglau	„	„ 29/9.
4	D	1	1 1 2	Bund Pack Stück	8 Stck. alte Tragkörbe Schrauben — Knochen —	7 6 60	4	Deutschbrod	„	„ 2/9.
5	G J	5096	1	Ballen	unbekannt —	106	5	Friedland	„	„ 17/9.
9	H C	3719	1	Kiste	unbekannt —	140	6	Altpaka	„	„ 28/9.
7	H K	1756	1	Ballen	unbekannt —	20,5	7	Prag	„	„ 23 9.
8	J W C	3017/3028	12	Kisten	unbekannt —	1342	8	„	„	„ 23/9.
9	K B	3148	1	Ballen	unbekannt —	12	9	Jungbunzlau	„	„ 20 9.
10	K S	4695	1	„	unbekannt —	59	10	Chrudim	„	„ 26/9.
11	L C W	—	71	Säcke	Barchent —	482	11	Wien	„	„ 24/9.
12	M B S	297	1	Kollo	Maschinendeckel —	300	12	Iglau	„	„ 24/9.
13	P R W	6297	1	Ballen	Rothgarn —	70	13	Starkenbach	„	„ 16/9.
14	R S	998	1	Kiste	unbekannt —	44	14	Znaim	„	„ 22/9.
15	S	—	1	Sack	rohe Gusswaaren —	32	15	Jungbunzlau	„	„ 5 9.
16	S	—	4	Stück	Reifeisen —	225	16	Libnowes	„	„ 20 9.
17	Sp	58	1	Fass	leer —	7	17	Pardubitz	„	„ 24/9.
18	S T T	—	1	Bund	3 Tafeln Blech —	26	18	Königgrätz	„	„ 2/9.
19	T F	1968	1	Kiste	unbekannt —	311	19	Prag	„	„ 23/9.
20	T K owy	—	6	Stück	Calmuk —	27	20	„	„	„ 23/9.
21	T M S	—	1	Ballen	leere Säcke —	4	21	Starkotsch	„	„ 1/9.
22	W	2	2	Fässer	Heringe —	10	22	Kolin	„	„ 16/9.
23	K Trimmel Helenenhof	43	1	Milchkanne	— —	6	23	Kojelitz	„	„ 20/9.
24	Low	—	5	Säcke	leere Säcke —	122	24	Wien	„	„ 29/9.
25	[Zeichen]	2385	1	Kiste	unbekannt —	23,5	25	Prag	„	„ 29/9.
26	—	6	1	Bund	Eisendraht —	8,5	26	Zellerndorf	„	„ 27/9.
27	—	118	1	Sack	Drucksortenbretter —	3	27	Wien	„	„ 25/9.
28	—	—	4	Ballen	Baumwollabfälle —	379	28	Prag	„	„ 20 9.
29	—	—	1	Stück	Cotton —	7	29	Starkotsch	„	„ 19/9.
30	—	—	1	Bund	Eisenguss —	7	30	Icin	„	„ 1/9.
31	—	—	1	Stück	trock. Rosshaut —	6	31	Königgrätz	„	„ 2/9.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Magdeburg. Am 10. d. Mts. wird die Station Schlachtensee in den Ausnahmetarif 4 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs II mit den für Berlin (Potsdamer Bahnhof) bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 8. Oktober 1890. (2250)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr zwischen Oesterr. Grenzstationen. Neuer Tarif. Am 1. November l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Tarif Theil II für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterr. Grenzstationen in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1889 sammt Nachtrag hierzu aufgehoben.

Exemplare sind in wenigen Tagen bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 6. Oktober 1890. (2251)
Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Am 1. November l. J. treten im oben genannten Verbande neu umgearbeitete Tarife Theil II Heft 3 u. 4 in Wirksamkeit und werden die gleichnamigen Tarife vom 1. September 1885 mit sämmtlichen dazu gehörigen Nachträgen aufgehoben.

Insofern durch die neuen Tarife Frachtsatzerhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 15. Dezember l. J.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, am 6. Oktober 1890. (2252)
Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 81. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Oktober 1890.

Inhalt:

Zum Sammelladungsverkehr der Spediteure.

Von M. Warschauer.

Das gegenwärtige Tarifsystem in Deutschland bildet seit [ei]niger Zeit den Gegenstand vielfacher und gründlicher Unter[su]chungen. Die bisherigen speziell in diesem Blatte veröffent[li]chten Abhandlungen dürften wohl mehr oder weniger von [E]isenbahnfachmännern herrühren und ohne diesen Abhand[lu]ngen auch nur entfernt Gründlichkeit und vollständige Be[he]rrschung des Themas irgendwie absprechen zu wollen, glaube [ic]h doch, dass ausser den von den geehrten Herren angeführten [G]esichtspunkten noch einige weitere berücksichtigt werden [m]üssten, um die Möglichkeit, zu unrichtigen Schlussfolgerungen [zu] gelangen, völlig auszuschliessen.

In Nr. 74 und 75 d. Ztg. findet sich ein von Herrn Kolle [ge]zeichneter, sehr interessanter Artikel über das Sammel[la]dungsgeschäft der Spediteure, dessen Konklusionen darauf [hi]nauslaufen, dass den Spediteuren $^{7}/_{12}$ des durch die Sammel[la]dungen erzielten Gewinnes zufällt und dass daher das Deutsche [Pu]blikum für seine Transporte diese $^{7}/_{12} = 3\,880\,000$ ℳ mehr [au]sgegeben habe, als bei besserer Regulirung des Transport[ge]schäftes nöthig gewesen wäre. Der geehrte Herr legte seinen [Un]tersuchungen die Berliner und Aachener Speditionsverhält[ni]sse zu Grunde und hier allein ist bereits die Möglichkeit, zu [un]richtigen Schlussfolgerungen zu gelangen, vollständig gegeben, denn gerade an den bezeichneten 2 Plätzen befindet sich das Speditionsgewerbe infolge lokaler Verbände in besonders günstigen Verhältnissen; es ist jedoch nicht angängig, diese Verhältnisse bei Berechnung des gesammten Deutschen Sammelladungsverkehres zu Grunde zu legen, weil in vielen anderen Deutschen Plätzen derartige Konventionen nicht bestehen und die unter den Spediteuren herrschende Konkurrenz dem Publikum weitaus den grössten Theil der Frachtersparnisse zuführt. Ich citire beispielsweise Eger für den Deutschen Levanteverkehr, Triest für das Deutsche Importgeschäft, Hof für den Italienischen Export, Lichtenfels für denjenigen nach England und Amerika, München für den Verkehr nach dem Orient, Italien und dem Inneren Deutschlands, Hagen für den so wichtigen Eisenverkehr, Hamburg für den Lokalverkehr und den Verkehr ab Hamburg nach Deutschen Inlandsplätzen, Mannheim und Mainz für den Umschlagsverkehr und viele andere. An allen diesen und vielen anderen für den Sammelverkehr wichtigen Plätzen herrscht zwischen Spediteuren eine derart grenzenlose Konkurrenz vor, dass — so unglaublich es wohl klingen mag — die Spediteure, nur um ihren Verkehren das nöthige Güterquantum zu liefern, den Versendern bis zu $^{11}/_{12}$ der gesammten Differenz zuweisen und in einzelnen Fällen

bei besonders grossen Versandfirmen sogar ihren reinen Kostenpreis, auf 10 000 kg-Sammelladungen basirt, anbieten. Wer sich hierfür interessirt und das Speditionsgeschäft speziell an oben genannten Plätzen näher studiren will, wird dies sogleich bestätigt finden, so wird z. B. Hagen-Nürnberg zu 2,50 *M.* für 100 kg übernommen, der Stückgutsatz beträgt 5,61 *M.*, der reine 10 000 kg-Spezialtarif I 2,32 *M.* für 100 kg. Triest-München wird allgemein offerirt zu 3,60 und 3,55 *M.*, der reine 10 000 kg-Sammelsatz beträgt 3,45 *M.* für 100 kg, Hagen-München wird offerirt zu 3 und 3,10 *M.*, der reine 10 000 kg-Satz beträgt 2,98 *M.*, der direkte Stückgutsatz 7,13 *M.* für 100 kg. Diese Beispiele sind typisch überall da, wo die Spediteure nicht durch Konventionen sich selbst zur Einhaltung gewisser Grenzen zwangen und diese Konventionen selbst sind wieder erst das Ergebniss langjähriger Kämpfe unter den Spediteuren, während welcher überall die Spediteure, wie jetzt noch in den konkurrenzirten Plätzen, die die Mehrzahl bilden, den Waarenversendern den weitaus grössten Theil der Frachtersparnisse einräumten. Auch jetzt noch dürfte sich im Durchschnitt aus der Gewinnvertheilung kaum mehr (ja ich möchte sagen höchstens) als ⅓ für die Spediteure und ⅔ für die Versender ergeben, und dass eine derartige Vertheilung nicht zu hoch ist und keinen direkten Verlust des Deutschen Publikums bildet, glaube ich in folgendem beweisen zu können.

Um diese Frage endgültig beurtheilen zu können, musste nämlich festgestellt werden, ob die Eisenbahnverwaltungen aus diesem so sehr angegriffenen Tarifsystem nicht einen derartigen Gewinn zogen, dass das für das Publikum verloren gegangene ⅓ reichlich ausgeglichen wird. Hierfür den statistischen, amtlichen Zahlennachweis zu liefern, dürfte allerdings sehr schwer fallen; annähernd wenigstens lässt sich eine Idee hiervon geben. Es müsste vor allem festgestellt werden, wie viele rechnerische Arbeit den Verwaltungen durch Gruppirung so vieler Stückgüter in verhältnissmässig wenige Ladungen erspart wurde, — ferner bei wie vielen Versendungen seit Bestehen des Reformtarifes die Bahnen anstatt halber und viertel Ladungen, die stets einen effektiven Verlust darstellen, ganze, komplette, voll ausgenutzte Wagen transportirten? Ich will durchaus nicht bestreiten, dass die Verwaltungen durch ein entsprechendes Tarifsystem, das sich allerdings dem jetzt bestehenden Sammelladungsverkehr der Spediteure anpassen müsste, das gleiche und besseres leisten könnten, — die Thatsache bleibt jedoch bestehen, dass seit Einführung des Reformtarifes die Zahl der voll ausgenutzten Wagen in ungeahnter Weise gestiegen ist. Der einzelne Versender wird mit Unruhe erfüllt, wenn er hört, dass die Spediteure $^1/_3$ oder gar $^7/_{12}$ der Frachtersparniss einstreichen; es wird jedoch ohne Schwierigkeit zugegeben werden, dass jeder finanzielle Vortheil, der der Gesammtheit zufällt und direkt aus dem bestehenden System resultirt, als eine Existenzberechtigung mehr eben dieses Systems angesehen werden muss. Allerdings ist es mir, wie bereits gesagt, nicht möglich, diesen der Gesammtheit der Deutschen Versender zugeflossenen Gewinn in Zahlen darzustellen. Dass er jedoch nicht unbedeutend ist, mag folgende Berechnung zeigen. Berlin expedirt durchschnittlich im Jahr 250 Sammelladungen nach München. Jede dieser Ladungen enthält durchschnittlich mindestens 70 einzelne Speditionen, also im ganzen 15 500 Ladungen, die, falls Sammelladungen nicht gestattet wären, in Berlin einzeln aufgegeben, übernommen, kartirt, verrechnet, revidirt und auf die einzelnen dabei betheiligten Verwaltungen vertheilt werden müssten. Nimmt man nun die Gesammtzahl der jährlich in Deutschland abgefertigten Sammelladungen auf 10 000 an, von denen jede wieder 70 Einzelsendungen enthält, so ergibt sich hieraus, dass die rechnerische Arbeit der Verwaltungen sich auf 10 000 Speditionen beschränkte, anstatt sich auf 700 000 auszudehnen. Sollte dies keinen sehr wesentlichen Gewinn an Zeit und Arbeit darstellen? Wenn dann ferner in Berücksichtigung gezogen wird, dass die Bahnen anstatt dieser ihnen komplett übergebenen 10 000 Sammelladungen mit ihrem eigenen Personal die 700 000 Einzelspeditionen hätten verladen müssen, dass sie ferner, anstatt 10 000 voll ausgenutzte Wagen zu transportiren, aus den 700 000 Einzelsendungen höchstens 60 000 (ich nehme hierbei absichtlich die denkbar niedrigste Zahl an) mehr oder weniger komplette Ladungen hätte transportiren müssen, welcher Verlust würde sich wohl durch die Mitschleppung so vielen unausgenutzten Fahrmateriales ergeben haben? Und wie viele Wagen hätten die Verwaltungen mehr anschaffen und laufen lassen müssen, nachdem es doch eine bekannte Thatsache ist, dass wir in Deutschland einen Ueberfluss an Fahrmaterial trotz des Reformtarifes und der Sammelladungen nicht besitzen!

Aber noch eins! Jedermann, der das Sammelladungsgeschäft kennt, weiss, dass die Spediteure den Verwaltungen die Reklamationen des Publikums für Verspätungen, Beschädigungen, Verluste usw. bei Gütern, die in Sammelladung verladen werden, vollständig abnehmen. Für die 700 000 Speditionen also, die jährlich als Sammelgut zur Beförderung gelangen, hatten die Bahnen keinerlei Reklamationen zu erledigen, keinerlei Entschädigungen für Verluste, Verspätungen, Beschädigungen, Fehlversand zu bezahlen, da bekanntlich die Verantwortlichkeit für die Sammelladungen und deren Inhalt den Spediteuren gemäss den Deutschen Eisenbahnreglements zufällt. Man nehme z. B. 700 000 gewöhnliche Stückgutsendungen, d. h. solche, die die Bahnen als Stückgut erhalten und versandt haben, und sage mir, welche Summe von Arbeit die durch diese Einzelspeditionen hervorgerufenen Reklamationen den Verwaltungen verursachte und welche Summe von Entschädigungen die Verwaltungen für 700 000 Einzelsendungen für das Jahr in Lieferfristüberschreitungen, Beschädigungen, Verlusten usw. zu zahlen hatten?

Wenn aber der Herr Verfasser des citirten Artikels eine Mehrausgabe von 3 880 000 *M.*, die in Wirklichkeit fast um die Hälfte zu ermässigen ist, um den wirklichen Thatsachen zu entsprechen, zu Lasten des gegenwärtigen Reformtarifes schrieb, so wird es gewiss gestattet sein, die Erparnisse an Material, Beamten, Entschädigungen usw., die eine direkte Folge dieses Systemes sind, zu Gunsten desselben zu notiren.

Dass übrigens jedes System Schattenseiten besitzt und angreifbar ist, ist eine zu bekannte Thatsache, als dass man versuchen könnte, das gegenwärtige Tarifsystem als das non plus ultra menschlicher Weisheit hinzustellen. Nicht dem gegenwärtigen System, denn um dasselbe handelt es sich im Grunde nicht, sondern der Sache einer verständigen Tarifpolitik im allgemeinen wäre gedient, wenn oben angedeutete Ersparnisse an Beamten, Material und Entschädigungen zahlenmässig festgestellt und publizirt werden würden, was ja nur von Seiten der berufenen Vertreter des Deutschen Eisenbahnwesens geschehen könnte. Eins, scheint mir, ergibt sich bei den vielfachen Angriffen auf das gegenwärtige Tarifsystem vor allem. Man hielt — oder man hält noch — die Theilung der Arbeit für ein wichtiges volkswirthschaftliches Prinzip. Vielleicht hat sich dasselbe, wie so vieles andere, überlebt! Wenigstens müsste man es glauben, wenn man die immer mehr sich ausbreitende Tendenz, den Zwischenhändler und Vermittler zu bekämpfen, beobachtet. Gewiss hat es an und für sich sowohl für den Produzenten als Konsumenten etwas Verlockendes, den direkten Verkehr mit einander zu suchen und den Gewinn des Vermittlers für sich zu behalten, wenn wir nicht auf dieser Welt alle zugleich Konsumenten und Produzenten wären und eine Eliminirung des Vermittlers nicht ein Anwachsen des Nationalwohlstandes, sondern eine Verschiebung desselben zu Gunsten des Grossproduzenten ergeben würde. In unserem speziellen Falle findet innerhalb des gegenwärtigen Tarifsystems eine Theilung der Arbeit zwischen Eisenbahnen und Spediteuren statt, die bisher entschieden die Leistungsfähigkeit der Bahnen gesteigert hat. In seinem bescheidenen Wirkungskreise übernimmt der Spediteur so zu sagen die Vorarbeiten, er erleichtert der Bahn die Ausführung des Transportes und wird in bewusster Weise ein Förderer des eigentlichen Exportgeschäftes, indem er dem kleineren und mittleren Fabrikanten

durch niedrige Frachtsätze, Verzollungen, Auskünfte und Vermittelung bei Streitsachen usw. die Möglichkeit bietet, mit seinen grossen Konkurrenten gleichen Schritt zu halten. Der Betrag, den das Deutsche Publikum für seine Transporte mehr ausgibt, ist also kein Defizit, kein Verlust, sondern kehrt in anderer Form, als Rückzahlung an die Verwaltungen usw. wieder.

Dies vor allem festgehalten, gestatte ich mir noch die Frage zu erörtern, ob eine Gewinnvertheilung von ⅓ an den Spediteur und ⅔ an den Versender eine unbillige Bereicherung der ersteren darstellt. Nehmen wir jedoch einen Augenblick an — ich muss es nochmals als nicht den Thatsachen entsprechend bezeichnen — dass der Gewinn an Frachtdifferenz zu gleichen Theilen zwischen Spediteur und Versender vertheilt werde, so hoffe ich, es werden die folgenden Ausführungen ergeben, dass auch ein solcher Gewinnantheil nicht zu hoch gegriffen wäre. Man berücksichtige, welches grosse Kapital die Spediteure vor allem zu ihrem Betriebe verwenden müssen, welches Risiko allein die Unterhaltung eines zahlreichen Fuhrparkes mit sich bringt, man berücksichtige ferner, dass das verehrliche Publikum, das bei der Bahn alle Frachten und Zölle stets sofort und baar bezahlen muss, den Spediteur erst nach 2—3 Monaten, in vielen, ja den meisten Fällen noch später — in manchen Fällen gar nicht, nämlich bei den leider nicht allzu seltenen Fallissements — zu befriedigen gewöhnt ist, man berücksichtige, dass dem Publikum die ganze zeitraubende Arbeit der Ausfertigung der Frachtbriefe und Deklarationen, des Heraussuchens der vortheilhaftesten Tarife und Routen, die namentlich bei Auslandssendungen sehr in Betracht kommen, erspart, man berücksichtige die in den letzten Jahren um 60—70 % gestiegenen Futterpreise, die Steigerung der Löhne, Miethen, Gehälter usw. und man wird sich bei einigem guten Willen überzeugen, dass die Lage des Spediteurs keine so idyllische ist, wie so vielfach angenommen wird. Das Publikum ist eben infolge der so häufigen und stets wiederkehrenden Angriffe auf die Spediteure und infolge der maasslosen Konkurrenz, die sich die Spediteure unter einander zu machen gewohnt sind, stets der Meinung, der Spediteur gewinne enormes Geld. Allerdings ist es schwer, dem einzelnen Spediteur in die Tasche zu sehen, wenn wir jedoch die bestehenden Speditions-Aktiengesellschaften betrachten, die ihre Bilanzen ja veröffentlichen müssen und gewiss allen Grund haben, der Oeffentlichkeit gegenüber ihre Lage in möglichst rosigem Lichte erscheinen zu lassen, ich sage, wenn wir uns diese Aktiengesellschaften ansehen, so dürfte der Beweis als erbracht gelten, dass das in Speditionsunternehmungen steckende Kapital sich nur sehr mässig verzinst. Aus naheliegenden Gründen möchte ich hier keine speziellen Speditions-Aktiengesellschaften bezeichnen. Der Herr Verfasser der mehrfach citirten Abhandlung ist in Berlin gewiss hinreichend bekannt, um durch Einsichtnahme in die veröffentlichten Bilanzen solcher Speditions-Aktiengesellschaften sich davon zu überzeugen, dass ein so angelegtes Kapital sich durchaus nicht übermässig, ja geradezu gering verzinst. Haben wir doch sogar den Fall, dass ein in Bayern bestehendes Speditions-Aktienunternehmen, das von Fabrikanten und Waarenversendern in der ausgesprochenen Absicht begründet wurde, um die Konvention der an jenem Platze vereinigten Spediteure zu brechen, dies nicht allein nicht vermochte, sondern nach seiner Gründung die gleichen Frachtpreise wie die Spediteure hielt und trotz alledem zum zweiten Male eine Dividende von nur 4 % vertheilte. Und dies alles, obgleich zu ihren Aktionären die bedeutendsten Fabrikanten und Waarenversender an jenem Platze gehören, die natürlich ihre zahlreichen Güter jenem Unternehmen ausschliesslich zuwenden, während der gewöhnliche Spediteur sich seine Kundschaft nur durch Engagirung gut bezahlter Reisender verschaffen kann. Auf private Anfrage bin ich gern bereit, den Namen dieser Aktiengesellschaft zu nennen.

Ich darf vielleicht hoffen, durch obige kleine Abhandlung den Beweis erbracht zu haben, dass Zahlen allein, auch wenn sie korrekt wären, wie dies in dem so interessanten Artikel in Nr. 74 und 75 d. Ztg. nicht der Fall ist, kein vollständiges Bild der Verhältnisse abzugeben vermögen; um diese Zahlen recht zu verstehen, ist es doch wohl nothwendig, hinzuzufügen, dass die Mehrausgabe keine absolute, sondern nur eine relative ist, dass die Speditionsmedaille auch ihre Lichtseite hat und dass bis jetzt das gegenwärtige Tarifsystem seine Vorgänger an praktischem Sinn weit übertrifft, wie hoffentlich das zukünftige System dem jetzigen ebenso sehr überlegen sein wird.

Anmerkung der Redaktion. Wir müssen den Herrn Verfasser darauf aufmerksam machen, dass, wie im Eingange des erwähnten Artikels in Nr. 74/75 ausdrücklich angegeben ist, die fraglichen Berechnungen von Herrn Mange in Paris herrühren. Herr Kolle bemerkt ebendaselbst, dass er auf eine Prüfung der Einzelheiten nicht eingehen könne. Der Artikel hat die Anschauungen eines ausländischen Sachverständigen über einen wichtigen Theil unseres Verkehrswesens wiedergeben sollen, denen eine nüchterne, vorurtheilsfreie Auffassung nicht abgesprochen werden kann. Sachliche Erörterungen können nur willkommen sein, und nachdem wir den dem Herrn Warschauer untergelaufenen Irrthum hiermit richtig stellen, sprechen wir demselben gleichzeitig unseren Dank für seine Mittheilung aus.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche. Die das Berichtsjahr 1889 betreffenden statistischen Nachrichten sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4058 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4078 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die im Berichtsjahre 1889 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4085 vom 9. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Vereins-Verwaltungen, die an diesem Verkehre betheiligten Belgischen Nichtvereins-Verwaltungen, sowie an die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend Nachweisung über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Leistungen der Eisenbahnverwaltung bei den Schlesischen Manövern.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat mittelst Erlasses vom 1. d. Mts. bekannt gegeben, dass er aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin erstatteten Berichte über die Leistungen der Eisenbahnverwaltung bei Gelegenheit der in der Zeit vom 11. bis 20. September 1890 in Schlesien stattgefundenen Manöver des V. und VI. Armeekorps mit Befriedigung ersehen habe, dass die zur Bewältigung des ausserordentlichen Verkehrs getroffenen Maassnahmen sich bewährt haben und die Beförderung der zahlreichen Sonderzüge mit erwünschter Regelmässigkeit und Sicherheit erfolgt ist. Der Herr Minister hat demgemäss Auftrag ertheilt, dass allen dabei betheiligt gewesenen Dienststellen und Beamten seine besondere Anerkennung ausgesprochen werde.

Auflösung der IV. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.).

Nach Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die IV. Abtheilung (Neubau) der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) mit Ablauf des vorigen Monats aufgelöst worden. Alle die Bahnen untergeordneter Bedeutung betreffenden Angelegenheiten werden vom

1. d. Mts. an von der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) bearbeitet.

Die spezielle Leitung des Umbaues der Bahnanlagen in Köln und die Bearbeitung der hierauf bezüglichen Projekte ist vom genannten Tage an, nach Maassgabe der Geschäftsordnung für die mit der Leitung des Baues neuer Bahnstrecken befassten Königlichen Betriebsämter (Ministerialerlass vom 13. Oktober 1884), dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (linksrh.) in Köln übertragen worden.

Es sind hinfort alle Schriftwechsel, welche den Umbau der Bahnanlagen betreffen, an die Adresse des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (linksrh.) in Köln (Stadtbahn), dagegen alle Schriftwechsel, welche die Bahnen untergeordneter Bedeutung betreffen, an die Adresse der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu richten.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin wird die Bahnstrecke Johannisthal-Niederschönweide-Spindlersfeld demnächst in Betrieb gesetzt werden. In dem Winterfahrplan der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin ist der Fahrplan dieser neuen Strecke bereits enthalten.

Direktionsbezirk Magdeburg. Auf der Bahnstrecke von Vienenburg über Grauhof nach Langelsheim ist am 1. d. Mts. der Vollbetrieb an Stelle des Nebenbahnbetriebes wieder eingeführt worden.

Eröffnungen von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die zwischen den Stationen Münster und Westbevern gelegene Personenhaltestelle Sudmühle wird am 15. d. Mts. auch für den Gepäck- und Güterverkehr (Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgüter), sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Direktionsbezirk Brelau. Am 15. d. Mts. wird in Schmiegel bei Station Alt-Boyen eine Güternebenstelle zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Rostock-Sülze-Tessin.

Dem Vernehmen nach hat die Grossherzogliche Regierung der Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn Anweisung ertheilt, die generellen Vorarbeiten zu einer Eisenbahn von Rostock nach Sülze und Tessin vorzunehmen.

Warmbrunn-Schneekoppe.

Das Projekt der Erbauung einer Zahnradbahn Warmbrunn-Schneekoppe ist, wie die „N. A. Z." hört, bereits soweit gediehen, dass die Verträge mit den in Betracht kommenden Grundbesitzern demnächst geschlossen werden sollen.

Drittes und viertes Geleise der Strecke Berlin-Zehlendorf.

In der „National-Zeitung" war über den angeblich „sich schneckenhaft hinziehenden Bau des dritten und vierten Geleises auf der Strecke Berlin-Zehlendorf", der „kein Analogon in den Annalen des Bahnbaus" finde, Klage geführt worden. Es ist darauf dem genannten Blatt von sachverständiger Seite die folgende Zuschrift zugegangen:

„Es ist auch für den Nichtfachmann wohl erklärlich, dass der vollständige Umbau der Geleise einer Bahn, auf welcher täglich etwa 200 Züge verkehren und die längste Pause zwischen 2 Zügen Nachts nur etwa 2 Stunden beträgt, mit ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten verknüpft ist; die äusserst komplizirten, die Sicherheit des Bahnbetriebes gewährleistenden mechanischen Vorkehrungen dürfen nicht für die Fahrt auch nur eines Zuges ausser Thätigkeit gesetzt werden. Um eines der Geleise aus seiner jetzigen in die zukünftige Lage zu bringen, sind meist zahlreiche mühevolle Geleiseverlegungen erforderlich, welche nur in den kurzen Pausen zwischen den Zügen in der Nacht ausgeführt werden können. An nicht weniger als 22 Stellen sind Brücken für die Bahn kreuzende Wege herzustellen. Jedes dieser Bauwerke ist, da der Betrieb auf den Geleisen nicht gestört werden darf, nur stückweis ausführbar. Nur ein Geleise nach dem andern kann in die definitive Lage gebracht werden. Zur Herstellung dieser Brücken müssen die Geleise, auf denen heute die Züge fahren, grösstentheils, je nach der Beschaffenheit des Baugrundes, hart an den Köpfen der Bahnschwellen 5—6 m tief, durch senkrechte Bohlwände seitwärts abgesteift werden. Jeder der zahlreichen Reisenden der Potsdamer Bahn hat im Vorbeifahren gewiss schon mit einem stillen Grausen in die bergmännisch ausgezimmerten Tiefen der hart an den Geleisen liegenden Baugruben hineingeschaut. Etwa 60 derartige, nur äusserst vorsichtig herzustellende Geleiseabsteifungen sind bis jetzt bereits ausgeführt. Jede Absteifung erfordert in der Regel 3 Nächte mühevollster, verantwortungsschwerer Arbeit. Forciren lässt sich wahrlich eine derartige Ausführung nicht! Eine falsch eingesetzte Strebe gefährdet hunderte von Menschen. Der Schreiber der eingangs aufgeführten Notiz dürfte völlig Recht haben, wenn er sagt, ein Analogon für diesen Bau finde sich nicht in den Annalen des Bahnbaues. Die Ausführung desselben ist in der That, wie oben geschildert, mit ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten und sehr zeitraubenden Arbeiten verbunden. Die bezüglichen Umbauten und Erweiterungsbauten sind im übrigen derart gefördert, dass die Inbetriebnahme des dritten und vierten Geleises zum 1. Oktober nächsten Jahres zu erwarten steht."

Eisenbahnunfall im Anhalter Bahnhof in Berlin.

Der „Reichsanz." schreibt: Bei der bahnamtlichen Untersuchung des Unfalls, welcher den Schnellzug Nr. 43 am 9. September d. J. abends bei der Einfahrt in den hiesigen Anhalter Bahnhof betroffen hat, ist nachstehendes festgestellt worden:

Der Zug bestand aus der Lokomotive, einem Gepäckbeiwagen und 8 Personenwagen; derselbe war mit Luftdruckbremse (Carpenter) ausgerüstet und zwar waren der Tender und sechs Wagen mit Bremsapparaten, 3 Wagen mit festen und der Gepäckbeiwagen mit loser Rohrleitung für die Pressluft versehen. (Lose Rohrleitungen werden in einzelnen Fällen verwendet, um nicht ausgerüstete Wagen in Züge einstellen zu können, welche mit Luftdruckbremse gefahren werden.) Während der Zug auf den Vorstationen, zuletzt in Luckenwalde, stets richtig gehalten hatte und keinerlei Fehler an der Bremseinrichtung bemerkt war, wurde derselbe bei der Einfahrt in den Anhalter Bahnhof (Kopfstation) nicht rechtzeitig zum Stillstand gebracht, so dass die Lokomotive den Prellbock zertrümmerte und über den Querbahnsteig bis zur gegenüberstehenden Mauer fuhr. Verletzungen von Personen sind bis auf eine geringfügige Beschädigung des Heizers, welche er sich beim vorzeitigen Herabspringen von der Lokomotive zugezogen hatte, glücklicherweise nicht eingetreten.

Der Lokomotivführer hat nach seiner Aussage den Zug in der Nähe der Yorkstrassen-Unterführung — etwa 1 400 m vor der Stelle, an der die Züge im Bahnhof halten sollen, — gebremst, indem er den Bremshahn vorschriftsmässig ganz geöffnet hat, er will jedoch keine Bremswirkung verspürt haben, sodass er zuletzt noch Gegendampf gegeben habe. Das Bremssignal mit der Dampfpfeife hat der Führer nicht gegeben, wiewohl ihm bekannt war, dass mindestens die Packwagenbremse und die Schlussbremse, diese durch den Bremswärter, besetzt sein mussten. Der Heizer ist in der Halle von der Lokomotive gesprungen, ohne die Tender-Handbremse festzulegen, ebenso ist der Bremswärter von der Schlussbremse abgesprungen, ohne weder den Bremshahn in seinem Kupee zu öffnen, noch die Handbremse anzuziehen.

Das Zugpersonal in den Wagen hat nicht bemerkt, dass die Wagen bei der Einfahrt gebremst sind, was sich durch ein eigenthümliches Gefühl und Geräusch leicht erkennen lässt. Bei der sofort vorgenommenen Besichtigung des Zuges wurden die sämmtlichen Bremsen fest vorgefunden, der Handhebel der Tenderbremse lag jedoch auf „lose", die Luftleitung an dem Gepäckbeiwagen und einige Theile der Bremseinrichtung an der Lokomotive und dem Tender waren zerstört, der Bremshahn der Lokomotive stand auf „Bremsen fest", im Hauptluftbehälter befanden sich noch über 8 Atmosphären Druck, der Steuerungshebel der Lokomotive lag auf Rückwärtsfahrt. Bei der späteren genauen Untersuchung hat sich herausgestellt, dass die sämmtlichen Bremseinrichtungen in betriebstüchtigem Zustande sich befanden, dass die Luftleitungen nicht verstopft und insbesondere die Gummi-Verbindungsschläuche im Innern von untadelhafter Beschaffenheit waren. Die lose Rohrleitung am Gepäckbeiwagen war zwar zerstört, es konnten aber keine Merkmale gefunden werden, welche darauf schliessen liessen, dass an derselben eine Verstopfung oder eine andere Beschädigung vorhanden gewesen sei.

Nach diesem Befunde und in Berücksichtigung der Aussagen des Personals liegen nur die beiden Möglichkeiten vor, entweder, dass der Lokomotivführer, um eine eingetretene Verspätung einzuholen, sehr schnell in den Bahnhof gefahren ist und zu spät gebremst oder den Bremshahn instruktionswidrig und unsachgemäss gehandhabt hat und deshalb keine Bremswirkung erzielen konnte, — oder, dass durch eine nicht aufgeklärte Ursache eine Verstopfung der Rohrleitung auf der Fahrt von Luckenwalde bis Berlin eingetreten ist. Welcher von beiden Fällen auch vorliegen mag, so steht doch so viel fest, dass der Lokomotivführer, wenn er wirklich in der Nähe der Yorkstrassen-Unterführung gemerkt hat, dass die Bremsen nicht wirkten, den Zug, wie angestellte Versuche ergeben haben, schon allein mit seiner Lokomotiv- und der Tenderbremse rechtzeitig zum Stillstand hätte bringen können, während er durch Geben des Bremssignals die Bremswirkung noch verstärken konnte. Die Beamten, durch deren Verschulden der Unfall anscheinend herbeigeführt ist, sind bis zum Abschluss der eingeleiteten gerichtlichen Untersuchung vom Personenzug-Fahrdienst zurückgestellt.

Auf die an dieses Vorkommniss in gewissen Organen der Presse geknüpften Angriffe auf Betriebseinrichtungen der Staatsbahnen wird demnächst besonders zurückgekommen werden.

Dampfstrassenbahn Wilmersdorf - Berliner Stadtbahnhof Zoologischer Garten.

Eine neue Dampfstrassenbahn wird nach der „Strassenbahn" im nächsten Frühjahr von Wilmersdorf nach dem Stadtbahnhof Zoologischer Garten hergestellt werden und zwar im Anschluss an das nördliche, in der Wilhelmsaue in Wilmersdorf liegende Geleise der Dampfstrassenbahnlinie Zwölfapostelkirche-Wilmersdorf-Schmargendorf. Die Bahn wird von Wilmersdorf durch die Schleswigsche und Uhlandstrasse über den Kurfürstendamm durch die Fasanen-, Kant- und Joachimsthaler Strasse, über die Hardenbergstrasse nach dem Bahnhofe Zoologischer Garten geführt werden. Am Ende der Kantstrasse soll sich die Bahn an beide Geleise der Dampfstrassenbahnlinie Zoologischer Garten-Friedenau anschliessen, so dass die Züge diese Linie bis zum Stadtbahnhofe mitbenutzen. Es wird beabsichtigt, den Betrieb dieser Linie am 1. April 1891 zu eröffnen.

Barmer Strassenbahnen.

Der Verwaltungsrath hat die Dividende für 1890 auf 5,50 Frcs. festgestellt gegen 5 Frcs. im Vorjahre.

Halberstädter Strassenbahn.

In der am 27. v. Mts. abgehaltenen dritten ordentlichen Generalversammlung wurde die Vertheilung einer Dividende von $2^1/_2$ % für das verflossene Geschäftsjahr genehmigt und die beantragte Entlastung dem Vorstande und dem Aufsichtsrathe ertheilt. Nach Berücksichtigung der vom Aufsichtsrathe beschlossenen Abschreibungen usw. betrug der Jahresgewinn noch 5 328 ℳ.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Das Aktienkapital der Elektrizitätsgesellschaft ist um 4 Millionen Mark erhöht worden. Der Erlös dient 1. zur Uebernahme des Betriebes der Stadtbahn zu Halle a/S., 2. zum Erwerb von Aktien der Deutschen Lokal- und Strassenbahngesellschaft, 3. zur Betheiligung an der Akkumulatorenfabrik vorm. Müller & Einbeck in Hagen, 4. zur Uebernahme der Edison-General-Electric-Company in Newyork, 5. zum Bezug von jungen Aktien der Berliner Elektrizitätswerke.

Elbe-Schifffahrtsverhältnisse im Jahre 1889.

Das Jahr 1889 ist, wie der Jahresbericht des Magdeburger Schiffervereins ausführt, der Schifffahrt im allgemeinen günstig gewesen. Zwar traten wieder wie im Frühjahre 1888 an der unteren Elbe bei Boizenburg Eisstauungen ein, die gefahrvoll zu werden drohten, deren Beseitigung jedoch dem raschen und energischen Einschreiten der Königlichen Elbstrom - Bauverwaltung zu danken ist, welche durch Sprengungen und durch das Aufbrechen des Eises den Eismassen freien Abzug verschafften. Der Betrieb konnte bei einem verhältnissmässig günstigen Wasserstande durch 283 gegen 271 Tage im Vorjahre ausgeübt werden.

Vermöge eines lebhaften Güterangebotes hätte der materielle Ertrag recht erheblich sein können, wenn sich nicht die Wettbewerbsbestrebungen der Schifffahrttreibenden unter sich in nachtheiliger Weise geltend gemacht hätten. Hervorgerufen wurde dieser schädigende Einfluss durch die zwischen Schifffahrtsgesellschaften und Schiffern geschlossenen Hauptfrachtverträge, sowie durch die gegenseitige Unterbietung der Frachtsätze bei Frachtabschlüssen auf Zeit. Die Schiffbauereien längs der Elbe waren im Berichtsjahre mit Aufträgen reichlich versorgt, so dass die Thätigkeit der Werften eine noch regere als bisher gewesen ist. Von Frachtfahrzeugen wurden ganz besonders die eisenbordigen bevorzugt, welche in früheren Zeiten fast ausschliesslich nur von Gesellschaften und grösseren Rhedereien erbaut wurden, während sich heute auch die Privatschifffahrt in hervorragender Weise dieser Bauart zuwendet.

Der Bau von Schleppdampfern hat im Berichtsjahre, nachdem er eine Zeit lang geruht, wieder einen sehr kräftigen Aufschwung genommen. Von der richtigen Ansicht ausgehend, dass, wie es in der Frachtschifffahrt bereits geschehen, kleine Schiffe den einen besseren Nutzen abwerfenden grösseren Schiffen weichen müssen, sind hauptsächlich nur grosse Schleppdampfer, welche auf der Strecke Hamburg-Magdeburg rund 50 000 Centner zu schleppen vermögen, in Bestellung gegeben worden.

Von grosser Wichtigkeit wird bei den neuen Schiffen die Kohlenersparniss sein, welcher gebührend Rechnung getragen wurde, indem die Bauart der Schiffe auf dem Triple compound-System beruht; gleichzeitig werden dieselben aber auch mit Dampfsteuer und Dampf-Ankerlichtmaschinen versehen werden.

Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.

Nach dem Jahresbericht ergaben die Einnahmen im Jahre 1889 gegenüber den Ausgaben einen Ueberschuss von 23 494 ℳ, wodurch der Reservefonds von 449 205 ℳ auf 472 699 ℳ angewachsen ist. Das Durchschnittsalter der lebenden Mitglieder beträgt 48,25 Jahre; das der gestorbenen 126 Männer 60,16 und das der gestorbenen 74 Frauen 58,20 Jahre. Die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung hat sich um 101 Personen vermehrt, dagegen diejenige mit je 150 ℳ um 44 und die mit je 75 ℳ um 12 Personen verringert, so dass im ganzen eine Zunahme von 45 Versicherungen stattgefunden hat.

Aus Bayern.

Bahnbau München-Wolfratshausen.

⊙ Auf dem Bahnhofplatze in Wolfratshausen herrscht zur Zeit rege Thätigkeit. Der Bau des Bahnhofes geht rasch vorwärts und kann man jetzt schon einen Ueberblick von der Grösse und Form desselben gewinnen. Der Bahndamm wie der Bahnweg bekommt eine bedeutende Steigung, wie man an den aufgestellten Profilstangen ersehen kann. Auf der Weidacher Strasse wird ein Durchlass gebaut und sind die Mauern zu diesem Bahnhofe bereits aufgeführt. Der Bau der Eisenbahnbrücke über die Loisach ist ebenfalls schon sehr weit voran und sind die an beiden Ufern befindlichen steinernen Pfeiler fertig. Genannte Brücke bekommt auch 2 eiserne Pfeiler in das Flussbett. Die Eisenkonstruktion der Ueberbrückung ist der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, Filiale Gustavsburg, übertragen. Was den Bahndamm auf der sogenannten Schlederleiten anbelangt, so ist selber nahezu bis zum ersten Einschnitte mit wenigen Ausnahmen fertig. Der kolossale Damm durch den sogenannten Höllgraben ist zur Hälfte aufgefüllt und beansprucht noch einige Zeit bis zur Fertigstellung. Dagegen sieht man auf der Strecke der Münchener Strasse entlang über Icking-Ebenhausen-Bayerbrunn-Grosshesselohe schon sehr viele Werke ihrer Vollendung zugehen, da diese Strecke nur mit unbedeutenden Terrainschwierigkeiten verbunden ist. Die Lokomotiven befördern bereits Kieswagen von Grosshesselohe nach Bayerbrunn.

Nymphenburger Strassenbahn.

Bezüglich der Dampftrambahn von München nach Nymphenburg, deren jetzige Anlage durch die Romanstrasse aus verkehrspolizeilichen Rücksichten dringend einer Aenderung bedarf, ist folgende Entschliessung ergangen: Genehmigt wird, dass 1. auf Grund und nach Maassgabe der der Aktiengesellschaft Münchener Trambahn ertheilten Konzessionen eine neue Trambahnlinie von der Salzstrasse durch die Blutenburgstrasse über die Staatseisenbahn, sodann durch die zur Zeit noch namenlose Verbindungsstrasse zur Uhlmannstrasse durch die Winthirstrasse mit Anschluss an die bestehenden Geleise in der Romanstrasse, vorbehaltlich späterer durch die Königliche Staatsregierung nach Gestalt der Verhältnisse zu verfügender Aenderungen dieser Trace, durch die Aktiengesellschaft Münchener Trambahn erbaut und in stets widerruflicher Weise mittelst Dampfkraft betrieben werden dürfe; 2. dass die Aktiengesellschaft Münchener Trambahn eine mit Pferden zu betreibende zweigeleisige Trambahnlinie durch die Nymphenburgerstrasse bis zur Einmündung der Romanstrasse nach seinerzeit zur Genehmigung einzureichenden Plänen auf Grund und nach Maassgabe der ihr verliehenen Konzessionen herstellen und betreiben dürfe; 3. dass zwischen der Stadtgemeinde München und der Aktiengesellschaft Münchener Trambahn ein Nachtragsvertrag auf Grundlage der im Magistratsbeschlusse vom 12. August d. J., betreffend die Verlegung der Dampftrambahn, aufgeführten Bedingungen abgeschlossen werde.

Das Geleise für die neue Dampftrambahnlinie nach Nymphenburg durch die Salz-, Spaten- und Blutenburgstrasse ist grossentheils schon vollendet, so dass die Strecke in nicht zu ferner Zeit eröffnet werden kann. Die neue Linie ist auch insofern für München von grösserer Bedeutung, weil sie näher am Centralbahnhof, also mehr dem Centrum der Stadt nahe gerückt ist und dem neuen Stadtviertel am Marsfeld einen regeren Verkehr bringen wird.

Schweinfurt-Gerolzhofen.

Durch Entschliessung der Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen — Bauabtheilung — wurde die Eisenbahnbausektion Brückenau angewiesen, die Projektirung einer Lokalbahn von Schweinfurt nach Gerolzhofen vorzunehmen und ist bereits mit den Projektirungsarbeiten begonnen worden.

Neue Haltestellen: Gänheim und Wiesthal.

Am 1. d. Mts. wurden die Haltestellen Gänheim, zwischen Mühlhausen a/W. und Arnstein, und Wiesthal, zwischen Partenstein und Heigenbrücken, für Abfertigung von Per-

sonen, Reisegepäck und Hunden eröffnet. Die Entfernung beträgt bei ersterer Haltestelle nach Mühlhausen a/W. 3 km und nach Arnstein 4 km, bei letzterer nach Partenstein 8 km und nach Heigenbrücken 7 km.

Augsburger Ringbahn.

Nach 8 monatlicher Bauthätigkeit ist am 9. d. Mts. die Augsburger Ringbahn vollendet und zum ersten Male befahren worden. Den Bau leitete Bezirksingenieur Henoch. Im Jahre 1889 wurde die 1. Anregung zum Bau von der Maschinenfabrik Augsburg gegeben.

Augsburg-Göggingen.

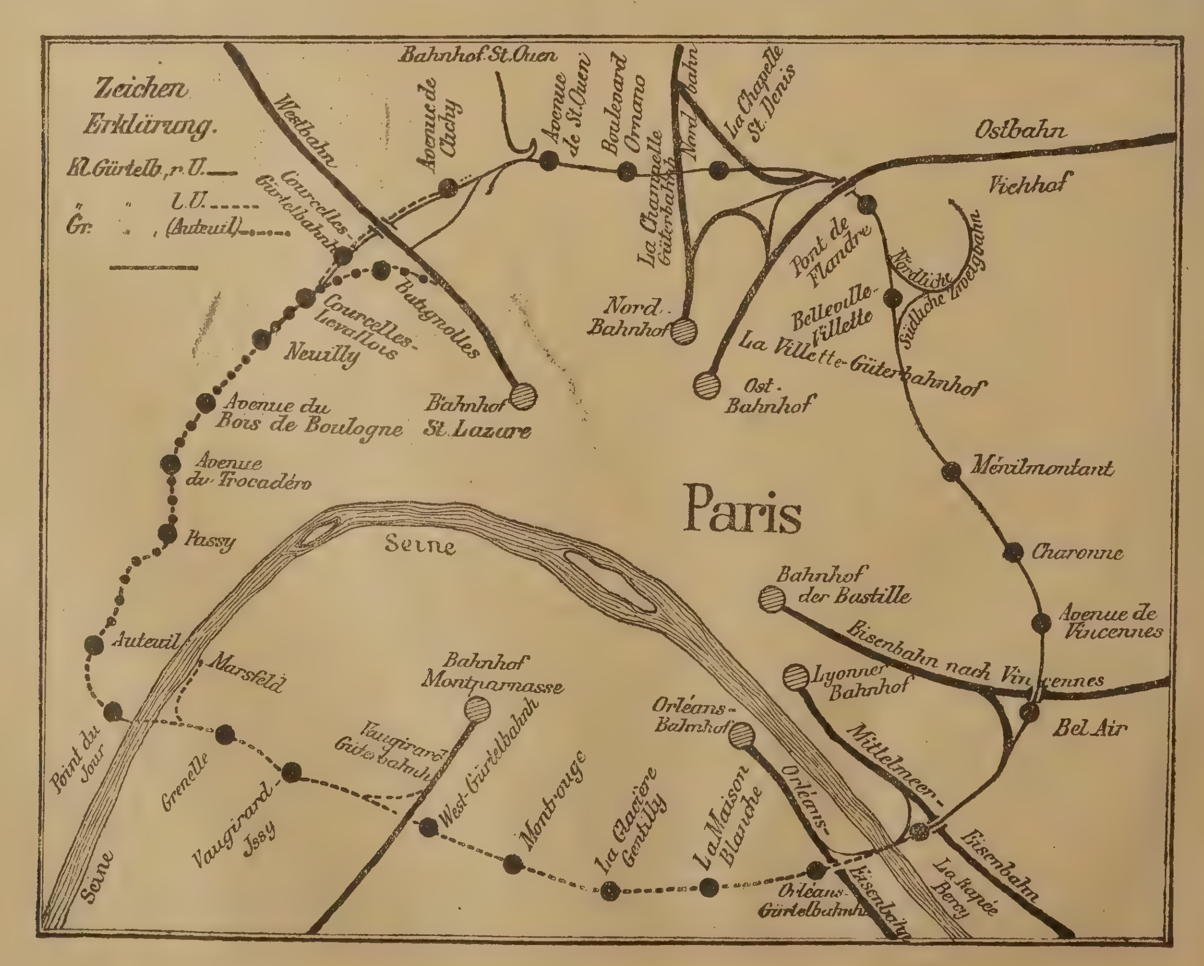
Das Staatsministerium hat nunmehr im Einvernehmen mit der Generaldirektion der Königlichen Staatseisenbahnen die Detailprojektirung der Flügelbahn Augsburg-Göggingen und zwar abzweigend von der Lindauer Eisenbahnlinie, genehmigt. Zum Anschluss kommen: die Militärverwaltung, die Keller'sche Ziegelei, die Maschinenfabrik Rentz, die Bierbrauerei Held, die Möbelfabrik Wörle, die Aktiengesellschaft Nähfadenfabrik Göggingen.

Der Plakatfahrplan der Bayerischen Staatseisenbahnen wurde einer gänzlichen Umarbeitung unterworfen und erscheint nunmehr in neuem, gegen früher bedeutend grösserem Formate von 1 m Höhe und 3,20 m Breite. Diese Vergrösserung des Umfanges war nicht zu umgehen, weil der Vortrag der Züge sowie die Reihenfolge der Bahnstrecken infolge der im Laufe der Zeit eingetretenen namhaften Vermehrung der Fahrgelegenheiten und Eröffnung vieler neuer Bahnlinien zu sehr gedrängt und hierdurch wenig übersichtlich geworden war, und sich das unabweisbare Bedürfniss nach vollständigem Eintrag der Zuganschlüsse sowie nach klarerer Anordnung der einzelnen Bahnstrecken geltend gemacht hatte. Das gewählte neue Format gestattet nicht nur diese Verbesserungen in wünschenswerther Weise durchzuführen, sondern bietet bei seiner um 25 cm geringeren Höhe noch den weiteren Vortheil, dass alle Vorträge des Fahrplans, sowohl die ganz oben, wie ganz unten stehenden, bequem gelesen werden können, was bei der bisherigen Höhe des Formates von 1,25 m für ein weniger gutes Sehvermögen mit Schwierigkeiten verbunden war. Allerdings wuchs die Breite auf 3,20 m (bisher 1,50 m), doch dürfte dies ebensowenig wie bei anderen Bahnverwaltungen, welche zum Theil noch viel breitere Fahrpläne herausgeben, zu einem Anstande Anlass geben, weil die Eintheilung in 4, je mit eigenem Kopfe versehene Felder eine gesonderte Aufhängung auf solchen Stationen gestattet, auf welchen genügend breite Wandflächen nicht zur Verfügung stehen.

Der Zonentarif der Pariser Gürtelbahn.

Mag die von Eiffel geplante innere Stadt-Ringbahn zur Ausführung kommen oder nicht, den Vortheil hat sie jedenfalls den Parisern gebracht, dass sie das Syndikat der kleinen Gürtelbahn zu bedeutenden Fahrpreisermässigungen veranlasst hat.

Die aus dem beigefügten Plane ersichtliche rechtsufrige Pariser Gürtelbahn (Chemin de fer de Ceinture de Paris, rive droite) wurde — wie wir einem geschichtlichen Rückblick des „Journal des Transports" entnehmen — in einer Länge von 14 km mit den Stationen Batignolles-Clichy (jetzt Avenue de Clichy), Belleville-Villete, Ménilmontant, Charonne und la Rapée-Bercy dem Personenverkehre übergeben. Es war nur eine Klasse eingerichtet, für welche der Fahrpreis bis 6 km 30, für 7 und 8 km 35, für 10 km 40, sowie für 12 und 14 km 50 Cts. betrug, wozu an Sonn- und Festtagen noch ein Zuschlag von 10 Cts. trat. Im Jahre 1863 wurden die Stationen La Chapelle-Saint Denis und Bel-Air eröffnet und direkte Fahrkarten mit der Linie nach Vincennes eingeführt, eine Maassregel, welche von einer Tarifänderung der Gürtelbahn begleitet war. Gelegentlich der Weltausstellung im Jahre 1867 wurde an der Ostbahn eine Haltestelle Est-Ceinture eröffnet; zugleich aber wurden nach einem Abkommen mit der Westbahn die Züge der rechtsufrigen Gürtelbahn auf der linksufrigen und auf der grossen Gürtelbahn (nach Auteuil) weitergeführt bezw. umgekehrt, so dass die Züge, welche jetzt 34 km durchliefen, abwechselnd von Batignolles-Clichy und von Paris-Saint Lazare abfuhren. Da die linksufrige und die grosse Gürtelbahn 2 Klassen führten, so war die nothwendige Folge der getroffenen Einrichtung, dass auch die rechtsufrige Gürtelbahn 2 Klassen und im Einverständniss mit der Westbahn einen Gemeinschaftstarif für die Strecken der rechts- und linksufrigen Gürtelbahn einführte. Im Jahre 1869 wurden die über Courcelles führende direkte Verbindung zwischen der grossen und der rechtsufrigen Gürtel-



bahn, sowie die neu angelegten Stationen Avenue de Saint Ouen, Boulevard Ornano, Pont de Flandre und Avenue de Vincennes eröffnet; demzufolge wurde die Station Courcelles-Ceinture Kopfstation an Stelle von Batignolles-Clichy, welche einging und durch Avenue de Clichy an der neuen Verbindung ersetzt wurde. Ferner wurden direkte Fahrkarten zwischen allen Stationen der rechtsufrigen Gürtelbahn und den Stationen Paris-Nord-Saint Denis, Paris-Est und Pantin geschaffen.

Im Jahre 1870 wurde eine halbstündliche Fahrordnung sowie ein neuer Tarif, welcher für kurze Strecken Erhöhungen, für lange Strecken Ermässigungen brachte, eingeführt. Infolge des im Jahre 1883 zwischen der Ost-, Nord-, Orléans-, West- und Mittelmeerbahn für den Gemeinschaftsbetrieb der grossen und kleinen Gürtelbahn getroffenen Vergleichs übernahm das Syndikat der rechtsufrigen auch den Betrieb der linksufrigen Gürtelbahn unter Aufrechterhaltung des direkten Verkehrs mit den Linien nach Versailles, rechtes und linkes Ufer, Saint Germain und Argenteuil. Im Jahre 1884 wurde ebenso wie auf den Vorortlinien der Westbahn der an Sonn- und Festtagen erhobene Zuschlag aufgehoben und im Einvernehmen mit der Westbahn ein Verbandstarif eingeführt, welcher den Arbeitern für bestimmte Morgen- und Abendzüge Rückfahrkarten zum Preise von 30 Cts. zwischen den Stationen der Grossen Gürtelbahn sowie Paris-Montparnasse einerseits und den Stationen der rechts- und linksufrigen Gürtelbahn andererseits gewährte.

Seitdem wurden keine Aenderungen getroffen, bis die Furcht vor der geplanten inneren Stadtringbahn die Verwaltung zu wesentlichen Verbesserungen drängte; die Aufhebung der Strassenübergänge in Schienenhöhe ermöglichte die Verdoppelung der Züge, so dass jetzt viertelstündlich ein Zug in jeder Richtung abgelassen wird. Sodann entschloss sich das Syndikat zur Einführung eines Zonentarifs und legte den Entwurf am 28. Februar für die einfachen, am 23. Juni für die Rückfahrkarten dem Ministerium vor, welches denselben am 7. August genehmigte, so dass die Einführung am 21. August d. J. auf der Kleinen Gürtelbahn erfolgen konnte.

Nach dem neuen Tarif bestehen zwei Zonen, von denen die erste von der Ausgangsstation bis zur zweitnächsten Station reicht, während die zweite alle weiteren Entfernungen (also sowohl den ganzen Ring um Paris, als auch die innerhalb dieses Ringes gelegenen Stationen der grossen Gesellschaften) umfasst. In der II. Klasse kostet die einfache Fahrkarte für die erste Zone 20 Cts., für die zweite 30 Cts., die Rückfahrkarte 30 bezw. 50 Cts.; in der I. Klasse beträgt der Fahrpreis das Doppelte der II. Klasse. Kinder und Militärs bezahlen in beiden Klassen und Zonen die Hälfte des gewöhnlichen Fahrpreises. Die Arbeiter-Rückfahrkarten zum Preise von 30 Cts. sowie die auf der Grossen Gürtelbahn schon bisher bestandenen niedrigeren Sätze für Militärs bleiben auch ferner bestehen. Das Gewicht jedes einzelnen Gepäckstücks darf 75 kg nicht überschreiten, auch wird dasselbe nur nach Stationen abgefertigt, nach denen es durch die Züge der Gürtelbahn ohne Umladung befördert werden kann.

Erhöhungen gegen den bisherigen Tarif bringt der Zonentarif in einzelnen Verkehrsbeziehungen, welche bisher 15 bezw. 25 Cts., künftig aber 20 bezw. 30 Cts. kosten; in den meisten Fällen ergeben sich aber erhebliche Ermässigungen.

Aus Belgien.

Bahnamtliche Behandlung der Güter.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen hat am 29. August d. J. folgendes sehr bemerkenswerthe Rundschreiben an die ihr unterstellten Dienstvorstände gerichtet:

„Wiederholt hat sich die Verwaltung genöthigt gesehen, die Aufmerksamkeit des Personals auf die den Gütern zu widmende Sorgfalt zu lenken; neuerliche Vorkommnisse scheinen darauf hinzuweisen, dass sich bei dem Personal abermals eine Neigung zu wenig sorgfältiger Behandlung der ihm anvertrauten Güter einschleicht. Um dem abzuhelfen, wendet sich die Verwaltung an die Mitwirkung der Herren Vorstände des Betriebsdienstes, indem sie deren Aufmerksamkeit auf die ganz besondere Wichtigkeit, welche diesem Dienstzweige innewohnt, hinlenkt.

Genug Verordnungen haben das Personal belehrt, wie es zu verfahren hat, um die Güter nicht Beschädigungen auszusetzen, übrigens genügt hierzu nur ein geringes Maass von gesundem Menschenverstand; nicht Unkenntniss ist also zu bekämpfen, sondern die Nachlässigkeit seitens der unteren und die Sorglosigkeit seitens der anderen Beamten. Die Verwaltung erwartet, dass die Güter dem Empfänger in demselben Zustande, wie sie aus den Händen des Absenders übernommen wurden, ausgeliefert werden und sie wird vor keinem Mittel zurückschrecken, um dahin zu gelangen. Dieselbe will, dass die mit den Stückgütern umgehenden Arbeiter sie so behandeln, als wenn sie ihr Eigenthum wären und dass das Aufsichtspersonal aller Grade bis zum Stationsvorstand derart über die Unversehrtheit dieser Stückgüter wacht, als wenn sie ihm gehören. Die Stationsvorstände brauchen es nur zu wollen, dass die Güter durch ihr Personal gut behandelt werden, und es wird geschehen; sie brauchen sich nur genügend darum zu kümmern.

Die Verwaltung hat daher beschlossen, dass im Falle von Beschädigungen, welche auf mangelnde Sorgfalt beim Beladen, Verkeilen, Verschnüren, Bedecken, Um- und Entladen oder bei den Verschubbewegungen zurückzuführen sind, der schuldige Arbeiter das erste Mal einen einfachen Verweis, das zweite Mal einen strengen Verweis und das dritte Mal einen strengen Verweis unter Androhung der Kündigung und Zurücksetzung erhalten soll; nach dreimaliger Bestrafung im Laufe eines Jahres wird derselbe gemäss Artikel 180 der Grundordnung entlassen werden können. Ebenso ist mit den Hilfsbeamten zu verfahren. Stellt sich dagegen bei der vorzunehmenden Untersuchung heraus, dass die Sorge der Packmeister, Zugführer, Stationsvorstände oder ihrer Stellvertreter um den Güterdienst nicht eingehend genug ist, so werden dieselben in untergeordnete Stellungen versetzt werden. Die Beschädigungen werden ohne jedes andere Verfahren der Abfahrt oder Umladung zur Last gelegt, wenn sie bei der Ankunft vorgefunden werden, dagegen der Ankunft, wenn ein regelmässiger Nachweis über die Beladung nicht vorliegt.

Diese Verordnung tritt 5 Tage nach ihrem Erlassen in Kraft und ist in das allen Betheiligten vorzulegende Buch der Dienstvorschriften einzutragen."

Einheitliche Zeitrechnung.

Bereits in der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom 8. Mai d. J. erklärte der Eisenbahnminister, dass die einheitliche Zeitrechnung unter Zugrundelegung des Meridians von Greenwich in nächster Zeit in Belgien eingeführt werden würde, und zwar derart, dass die Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Marine nicht nur im innern Dienst, sondern auch im Verkehr mit der Bevölkerung, anstatt der bisher angewendeten Brüsseler Zeit künftig die 17 Minuten 29 Sekunden später fallende Zeit von Greenwich anwenden.

Um nun zu dem wünschenswerthen Ziele, dass die gleiche Zeitrechnung auch im bürgerlichen Leben Geltung habe, zu gelangen, hat der Minister einen Ausschuss unter Vorsitz des Verwaltungsdirektors der Staatsbahnen, A. Dubois, niedergesetzt, welcher sich über die geeigneten Maassregeln zur gleichzeitigen Einführung der neuen Zeitrechnung in den genannten Dienstzweigen und im bürgerlichen Leben auszusprechen hat. Der Ausschuss hat seine Thätigkeit damit begonnen, dass er sich an die Gemeindeverwaltungen mit dem Ersuchen wandte, ihm mitzutheilen, ob die einfache Ersetzung der gegenwärtigen Zeitrechnung durch diejenige von Greenwich für die verschiedenen Dienstzweige der Städte oder für die Bevölkerung Nachtheile haben würde.

Für die Fahrpläne ist die Einführung der Greenwicher Zeit im Grunde genommen belanglos, da die Züge zu der gleichen Zeit wie jetzt ankommen bezw. abfahren; nur wird diese Zeit künftig nicht in Brüsseler, sondern in Greenwicher Zeit umgerechnet, so dass die Ankunfts- bezw. Abfahrtszeit immer 17 Minuten 29 Sekunden früher wie jetzt zu sein scheint.

Die Zinszuschüsse des Staates in den Jahren 1888 bezw. 1889.

Der Hasselt-Maeseycker Bahn ist nach Art. 11 des Vertrages vom 14. Mai 1870 ein Mindestertrag von 150 000 Frcs. gewährleistet, welcher voll zur Auszahlung kam, da in beiden Jahren die Einnahmen noch nicht die Betriebskosten deckten.

Der Eisenbahn Entre Sambre et Meuse ist für die Zweigbahnen von Walcourt nach Saint-Lambert, Florennes und Philippeville und von Mariembourg nach Couvin ein Mindestertrag von 200 000 Frcs. gewährleistet, von welcher der Staat 138 314 bezw. 140 016 Frcs. für 1888 bezw. 1889 zu entrichten hatte.

Der Westflandrischen Bahn ist durch Vertrag vom 28. Januar 1852 für die Theilstrecken Courtrai-Poperinghe und Deynze-Ingelmunster ein Reinertrag von 400 000 Frcs. mit der Maassgabe gewährleistet, dass die Bahn bei einem Reinertrage von mehr als 600 000 Frcs. den Ueberschuss über diesen Betrag zur Rückzahlung der erhaltenen Zinszuschüsse zu verwenden hat; für 1888 belief sich der Reinertrag auf 574 579 Frcs., so dass von keiner Seite eine Zahlung zu leisten war.

Der Lüttich-Limburger Bahn sind für die Linie Tongres-Bilsen 7 % Zinsen auf das 1 327 000 Frcs. betragende Baukapital, also 92 890 Frcs. gewährleistet; da indessen diese Linie 1888 einen Reinertrag von 122 399 Frcs. erzielte, so fielen dem Staatsschatz 29 509 Frcs. zu. Auch für die Linie Tongres-Glons sind 7 % Zinsen auf das 1 000 000 Frcs. betragende Anlagekapital, also 70 000 Frcs. gewährleistet, so dass an den Staatsschatz — bei einem Reinertrage dieser Linie von 73 149 Frcs. — 3 149 Frcs. geleisteter Vorschüsse zurückgezahlt wurden.

Eine Seilbahn zwischen der Ober- und Unterstadt von Brüssel.

Die Herren Wellens, A. du Roy de Blicquy und A. Lebrun bewerben sich bei dem Gemeinderath von Brüssel um die Konzession für eine 580 m lange doppelgeleisige Seilbahn zwischen der Ober- und Unterstadt, welche einen direkten Verkehr zwischen den Strassenbahnnetzen der beiden Stadttheile ohne Wagenwechsel gestatten soll. Diese Bahn, welche vermittelst eines durch stehende Maschinen bewegten Seiles betrieben wird, geht aus von einem an der Ecke der Strasse la Montagne und des Gemüsemarktes zu erbauenden Bahnhof, übersetzt die Strasse le Singe, erhält eine Steigung von 20, alsdann von 13 cm auf 1 m, um bei der Strasse la Bergere sich bereits 20 m über dem Strassenpflaster zu befinden; den am Palastplatz gelegenen Endpunkt erreicht sie mit einer Steigung von höchstens 15 mm. Zur Ueberwindung des Höhenunterschiedes von 38 m ist eine 450 m lange Uebersetzung der Strassen und Häuser, welche auf gemauerten Pfeilern ruht und Spannweiten von 60 bis 110 m erhält, herzustellen. Die Anlagekosten sind auf 3 500 000 Frcs. veranschlagt, davon 1 600 000 Frcs. für Enteignungen bezw. Entschädigungen. Der Gemeinderath ist dem Unternehmen an und für sich günstig gesinnt, vorausgesetzt, dass dasselbe für andere geplante Bauten kein Hinderniss bietet.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Der den Generalversammlungen der Kongo-Eisenbahngesellschaft vom 31. Juli und 23. August d. J. erstattete Bericht wirft ein eigenthümliches Streiflicht auf die Beziehungen der Belgier und Franzosen bezüglich der Kongofrage, indem er etwa folgendes ausführt: Als die Urheber der Kongo-Eisenbahngesellschaft dieselbe gründeten, suchten sie sich des Wohlwollens der Franzosen dadurch zu versichern, dass sie eine gewisse Anzahl Französischer Geldleute bei dem Bahnbau betheiligten; die Gründe, welche ein Einverständniss mit den Franzosen wünschen liessen und noch lassen, liegen in der politischen Theilung des Kongobeckens, durch welche Frankreich das rechte nördliche Ufer des Kongooberlaufes vom Stanleypool bis zum Ubangi zugefallen ist. Es war stets und ist auch noch die unerschütterliche Meinung der Verwaltung der Kongobahn, dass diese die natürliche Verkehrsstrasse von dem Oberlauf des Kongo sowohl für die Französischen Provinzen, als auch für diejenigen des unabhängigen Kongostaates ist und in den auf Grund der Vorarbeiten für die Belgische Kongobahn gefassten Beschlüssen ist die Ueberlegenheit derselben, ohne gerade jedes auf dem rechten Kongoufer herzustellende Wettbewerbsunternehmen schon im Voraus abfällig beurtheilen zu wollen, doch klar zum Ausdruck gelangt.

Der Bau einer Eisenbahn in einer erst seit wenigen Jahren entdeckten Gegend, wo der der Bahn zufliessende Verkehr nicht seit langer Zeit hat geweckt werden können, ist an und für sich ein so kühnes Unterfangen, dass es sowohl im Interesse der Franzosen als auch der Belgier höchst wünschenswerth wäre, wenn es den letzteren gelänge, ihre nördlichen Nachbarn zu ihrer Ansicht zu bekehren und die Belgische Bahn als Verkehrsstrasse nach der Küste auch für den Französischen Kongooberlauf annehmen zu lassen. Die zu diesem Zwecke unternommenen Bemühungen waren zur Zeit der Bildung der Kongobahn-Gesellschaft vergeblich, indem nicht nur die Anträge ihrer Gründer zurückgewiesen, sondern auch einige Zeit später eine Konzession von der Regierung der Französischen Republik bewilligt wurde.*) Unter dem Namen „Handels- und Gewerbegesellschaft für den Französischen Kongo" (Compagnie commerciale et industrielle du Congo français) sollte zur Herstellung der Vorarbeiten sowie zum Bau einer Verkehrsstrasse durch die Gegend des Niadi-Kuilu eine Gesellschaft gebildet werden; besonders sollte der Wasserlauf des Niadi-Kuilu, nachdem er zuvor vermittelst 1 oder 2 Schleusen schiffbar gemacht war, ausgenutzt und einerseits mit dem Meere, andererseits mit dem Stanleypool durch 2 Eisenbahnstrecken verbunden werden. Wir haben den noch nicht definitiv feststehenden Lauf dieser projektirten Französischen Linie (welche bereits in Nr. 7 und Nr. 33 erwähnt wurde) in das nachstehende Kärtchen der Kongobahn mit eingetragen. Wenn das Unternehmen auch nicht undurchführbar, so ist es doch wenig nutzbringend, da der bekannte Mangel von Häfen an dieser Küste den Betrieb sehr beschwerlich machen muss, so dass dem Plane ein wesentlicher Fehler anhaftet.

Das Unternehmen fand bei den Französischen Geldleuten eine wenig günstige Aufnahme und — wie die Kongobahn-Verwaltung vor einiger Zeit erfuhr — traten nicht nur der Bildung der Handels- und Gewerbegesellschaft für den Französischen Kongo Schwierigkeiten in den Weg, sondern eine Französische Gruppe suchte auch ein inniges wirthschaftliches Einvernehmen zwischen den an den Kongo geknüpften Französischen Interessen und den Handels- und gewerblichen Gesellschaften des Belgischen Kongo ins Leben zu rufen. Sofort wurden Verhandlungen angeknüpft und deren nächste Folge war der Ankauf von 3 000 namentlichen Antheilscheinen der Kongobahn seitens der Französischen Gruppe; andere auf ein noch engeres Bündniss zwischen den Belgischen sowie Französischen Handels- und gewerblichen Interessen am Kongo abzielende Verhandlungen sind im Gange. Als erstes Zeichen dieses Bündnisses sind die beiden Urheber des jeden Wettbewerbsgedanken beseitigenden Einvernehmens zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes ernannt worden. Nach dem bisherigen Wortlaut des Artikels 15 der Satzungen hat der Verwaltungsrath aus wenigstens 7 und höchstens 16 Mitgliedern zu bestehen; da derselbe gegenwärtig aus 16 Mitgliedern besteht, so ist mit Genehmigung der Regierung des Kongostaates eine entsprechende Satzungsänderung vorgenommen worden.

Ueber den Stand der Bauten in Afrika macht der Bericht folgende Angaben: Den seinerzeit von der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe (Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie) behufs Anfertigung von Vorarbeiten nach Afrika geschickten Ingenieuren standen weder Karten noch genaue Pläne zu Gebote; nicht einmal die Länge und Breite der zu verbindenden Punkte war ihnen genau bekannt. Ihre Aufgabe bestand daher mehr darin, die Möglichkeit zu zeigen, eine Eisenbahn für einen bestimmten Preis zwischen Matadi und dem Stanleypool zu bauen, als die beste Richtungslinie aufzusuchen. Der Verwaltungsrath begnügte sich daher nicht damit, die ihm übergebenen Vorarbeiten als die bestmöglichen in Ausführung zu bringen, sondern liess neben der Bauthätigkeit neue Vorarbeiten anfertigen, um die vortheilhafteste Richtungslinie aufzusuchen, und es gelang ihm auch, für die erste, 26 km umfassende und die grössten Schwierigkeiten der ganzen Bahn bietende Theilstrecke eine neue vortheilhaftere Richtungslinie zu finden. (Zur Veranschaulichung diene die nachstehende Abbildung.)

Französisches Kongo und Gabun-Gebiet — Kongo-Staat — Portugiesische Besitzungen

Zeichen Erklärung:
Grenze.
Eisenbahn im Bau.
in Bauvorbereitung
Aufgegebene Baufluchtlinie der Kongobahn.

Nach dem ursprünglichen Plane sollte die Bahn gleich von Matadi aus vom Kongo ab und direkt ins Land hineinführen, im Thale eines etwas unterhalb von Matadi in den Kongo mündenden Flüsschens bis zur Wasserscheide zwischen dem Kongo und Mpozo aufsteigen und dann am westlichen (linken) Ufer des Mpozo in zahlreichen Bogen bis fast zu dem Punkte, wo derselbe von der Karawanenstrasse gekreuzt wird, herabsteigen, um etwas oberhalb von diesem Punkte den Mpozo zu überschreiten. Nach dem neueren Plane dagegen soll die Bahn von Matadi aus dem Kongoufer bis zur Einmündung des Mpozo folgen, alsdann am westlichen Ufer des Mpozo aufwärts führen, um ihn weiter unterhalb von dem ursprünglich beabsichtigten Punkte zu überschreiten. Hierdurch werden ganz bedeutende Vortheile erzielt; zunächst verringert sich die Länge der Bahn gerade auf dem schwierigsten und kostspieligsten Theile um etwa 5 km, sodann werden alle starken Steigungen erheblich abgeschwächt und schliesslich

*) Vergl. Nr. 33 S. 345 d. Ztg.

kann bei dem Umstande, dass sich der Schienenweg fast ununterbrochen längs eines Abhanges hinzieht, der von einer Seite des Geleises wegzuschaffende Abraum zur Ausführung der auf der anderen Seite erforderlichen Aufschüttung verwendet werden, wodurch die Bewegung von Erde, welche einen so hervorragenden Theil der Baukosten ausmacht, auf ein ganz geringes Maass beschränkt wird.

Die Bauarbeiten stehen unter Leitung von Hector Charmanne, welcher auch vorher für Rechnung der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe die Vorarbeiten leitete; ebenso sind die meisten übrigen der bei denselben beschäftigt gewesenen Ingenieure in den Dienst der Kongo-Eisenbahngesellschaft getreten, wo sie theils bei den Bauarbeiten, theils bei den neuerdings angestellten Vorarbeiten, welche unter Leitung des Ingenieurs Vauthier stehen, Verwendung finden. An weissem Personal stehen zur Verfügung des Herrn Charmanne 86 Europäer, und zwar 10 Ingenieure, 2 Aerzte, 8 Bauführer, 6 Rechnungsführer und Lagerverwalter, 7 Lokomotivwerkmeister, 2 Zimmerleute, 17 Maurer, 32 Bergleute für Sprengarbeiten, 2 Schienenverleger; ausserdem werden 1200 schwarze Arbeiter aus Zansibar, Senegal, Sierra-Leone, aus der Gegend der Kongofälle, auch Crooboys und Akkras beschäftigt. Grosse Schwierigkeiten entstanden dadurch, dass es nöthig war, gleich anfangs eine ziemlich bedeutende Anzahl Leute am Kongo zu vereinigen, in Matadi aber keine Vorbereitungen zu deren Aufnahme getroffen waren und ihr Gesundheitszustand unter der während der heissen Jahreszeit ganz unerträglichen Gluth der Kongosonne litt; indessen wurden diese Uebelstände von dem weissen Personal mit anerkennenswerther Ausdauer überwunden.

Vor allem war die Herstellung des Ausgangsbahnhofes Matadi, des zukünftigen Hauptstapelplatzes für den Ein- und Ausfuhrhandel, erforderlich; da sich das Kongothal an dieser Stelle sehr verengt, so sind ziemlich umfangreiche Erdabtragungen auszuführen, auch musste der vollständig im Besitz von Privatpersonen befindliche Grund und Boden erst enteignet werden. Bisher sind bequeme Unterkunftsräume für die weissen Arbeiter geschaffen, ein Steindamm als Anlegeplatz für die grossen Dampfer gebaut und Brunnen zur Lieferung von Trinkwasser gegraben; die Bauarbeiten befinden sich auf der bis zum Uebergang über den Mpozo reichenden Theilstrecke in vollem Gange und sind auf kürzeren Strecken schon bis zur Legung des Oberbaues gediehen. Hierbei hat sich ergeben, dass die schwarzen Arbeiter sich zu den Erd- und Sprengarbeiten ganz vorzüglich eignen, weniger dagegen zu den mehr Vorkenntnisse erfordernden, aber auch in geringerem Maasse auszuführenden Maurer-, Schmiede- und Zimmermannsarbeiten. Zur Beförderung der zum Bahnbau erforderlichen Gegenstände auf dem unteren Kongo hat die Gesellschaft die „Reine des Belges", einen Dampfer von 250 t Gehalt, erworben, welchen sie in Gemeinschaft mit den übrigen am Kongo betheiligten Gesellschaften benutzt.

Die bis zum 30. Juni d. J. gemachten Ausgaben belaufen sich einschl. der für die Vorarbeiten bezahlten 2000000 Frcs. sowie der Erwerbungskosten für den Dampfer auf rund 3200000 Frcs.; ausserdem sind am 1. Juli d. J. die fälligen Bauzinsen bezahlt.

Westalgerische Eisenbahngesellschaft.

Die Westalgerische Eisenbahngesellschaft hat am 8. August d. J. die 9,646 km lange Reststrecke Aïn-Fezza-Tlemcen der Zweigbahn Tabia-Tlemcen dem Verkehre übergeben und damit den nicht weit von der Marokkanischen Grenze gelegenen, sowohl für Kriegs- als auch für Handelszwecke wichtigen Ort Tlemcen dem Algerischen Bahnnetz angeschlossen. Damit dürfte der früher in Aussicht genommene Bau der Linie von Aïn-Temouchent nach Tlemcen entbehrlich werden.

Britisch-Ostafrika.

Am 26. August d. J. ist in Mombassa der erste Spatenstich an der von dort nach dem Victoria Nyanza zu bauenden Eisenbahn in Gegenwart des Englischen Generalkonsuls Evan Smith, der ausländischen Konsuln, des Admirals Fremantle, sowie einer grossen Anzahl Europäer und Eingeborenen gethan. Die Bahn, welche eine Spurweite von 24 Zoll Englisch (60 cm) erhält, soll den erst kürzlich den Engländern zugesprochenen Ort Taweta am Südostabhang des Kilimandscharo berühren und bei der am Nordufer des Victoria Nyanza gelegenen Bucht von Port Reiz ausmünden. Bis Taweta hofft man die Bahn bereits in 10 Monaten fertiggestellt zu haben.

Deutsch-Ostafrika.

Während die Britisch-Ostafrikanische Gesellschaft bereits den Bau einer Bahn in Angriff genommen hat, ist man in Deutschland leider noch nicht darüber einig, wo eine Bahn gebaut werden soll. Premierlieutenant Weiss hat in der Kolonialzeitung den Plan einer Bahn von Tanga nach dem Kilimandscharo entwickelt (vergl. Nr. 45 S. 459 d. Ztg.). Der Afrikareisende Paul Reichard erblickt nach einer Darlegung in der „Deutschen Weltpost" nur dann eine Möglichkeit, die Nachtheile, welche dem Deutschen Handel durch den Uebergang von Zansibar in Englischen Besitz erwachsen, wett zu machen, wenn der auf dem Wege nach dem Tanganyikasee gelegene Karawanen-Knotenpunkt Tabora so schnell wie möglich durch eine Eisenbahn mit der Küste verbunden wird. Der Reichskommissar Major v. Wissmann endlich hat sich in einer Unterredung mit einem Redakteur des „Hannover'schen Courier" in dem Sinne ausgesprochen, dass eine Eisenbahn in das Innere vorläufig nicht rentabel sein würde, dagegen sei es unbedingt nothwendig, Dar-es-Salaam mit Bagamoyo, sowie Tanga mit Pangani durch eine Bahn zu verbinden; die Linie zwischen Dar-es-Salaam und Bagamoyo scheint dem Reichskommissar ganz besonders am Herzen zu liegen, wenigstens hat er in einer in der „Täglichen Rundschau" vom 28. September d. J. mitgetheilten Unterredung geäussert, dass — wenn er eher in Berlin gewesen wäre — er schon zum Bau dieser Bahn gedrängt hätte.

Die Anregungen des Majors von Wissmann scheinen auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein; denn — wie aus Mittheilungen der Tagespresse hervorgeht — sind bereits von Privatunternehmern die Pläne für die etwa 60 km lange Strecke von Bagamoyo nach Dar-es-Salaam, welche unter möglichster Anschmiegung an die Bodenverhältnisse schmalspurig gebaut werden soll, an amtlicher Stelle mit der Absicht eingereicht worden, zur Ausführung des Unternehmens eine eigene Gesellschaft zu bilden. Für die Zukunft ist die Weiterführung dieser Linie von Dar-es-Salaam quer durch das Deutsche Schutzgebiet an den Nyassasee in Aussicht genommen.

Aber auch die Kilimandscharobahn scheint ihrer Verwirklichung näher zu rücken. Wie wir bereits früher mitgetheilt haben, ist Dr. Oskar Baumann von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft nach Afrika geschickt worden, um Erhebungen über die Aussicht einer Bahn von Tanga nach dem am Südostabhange des Kilimandscharo gelegenen Dschaggalande anzustellen; es ist dies die Gegend, welche das von Premierlieutenant Weiss bearbeitete Bahnunternehmen berühren soll. In einem an Major Liebert gerichteten Briefe vom 2. September bemerkt nun Dr. Baumann, dass er im nächsten Monat (also im Oktober) einen vorläufigen ausführlichen Bericht mit Kartenskizze an die Gesellschaft senden werde, um darin seine Ansicht über die der Bahn zu gebende Richtungslinie darzulegen. Schon jetzt könne er jedoch mit Bestimmtheit sagen, dass ernstliche Terrainschwierigkeiten nicht vorliegen und dass nach seiner innersten Ueberzeugung diese Bahn einem, wenn auch nicht sofortigem, so doch sicherem Erfolge entgegengeht.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Unfallversicherung. Unterhaltsberechtigte, welche nicht zu den Hinterbliebenen im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes gehören, können ihre Ansprüche an den Unternehmer auf Grund des Haftpflichtgesetzes geltend machen; es genügt der Beweis der Voraussetzungen des Haftpflichtgesetzes; ein vorausgegangenes strafrechtliches Urtheil gegen den Unternehmer ist nicht erforderlich.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision führt aus, der Berufungsrichter verletze den § 95 des Unfallversicherungsgesetzes, weil es sich um die Klage eines Hinterbliebenen gegen den Betriebsunternehmer handle, welcher nicht strafgerichtlich verurtheilt worden sei. Obwohl dieser Angriff nicht als eine dem Verzichte der Parteien entzogene Geltendmachung der „Unzulässigkeit des Rechtsweges" aufzufassen ist, sondern sich als eine dem materiellen Rechte angehörige Bestreitung des Klageanspruchs darstellt, war Beklagter an dessen Erhebung nicht gehindert, da der Einwand als auch in II. Instanz vorgetragen zu erachten ist. In dem Thatbestande I. Instanz wird nämlich erwähnt, dass Beklagter unter Bezugnahme auf das Unfallversicherungsgesetz die Zulässigkeit der Klage bestritten habe und dieser Thatbestand bildete nach dem Thatbestande II. Instanz, welcher darauf Bezug nimmt, Gegenstand der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsrichter. Der Angriff war aber nicht als begründet zu erachten, weil das Unfallversicherungsgesetz den in vorliegender Klage erhobenen Anspruch nicht berührt. Nach § 6 Nr. 2 b des angeführten Gesetzes kann ein Ascendent des Getödteten einen Versicherungsanspruch nur in dem Falle geltend machen, wenn der Getödtete sein einziger Ernährer war; dieser Fall liegt aber nicht vor, da nach den unbestrittenen Behauptungen der Klage Kläger noch andere zu seinem Unterhalt verpflichtete Söhne und Töchter besitzt. Allerdings spricht § 95 des Gesetzes allgemein von den versicherten Personen und deren Hinterbliebenen, er kann aber niemals diejenigen Hinterbliebenen im Auge gehabt haben, denen das Gesetz selbst einen

Entschädigungsanspruch gewährt. Bei den Verhandlungen war der Antrag gestellt worden, jeden Zweifel über diese Bedeutung durch einen hinter dem Worte Hinterbliebenen einzuschaltenden Zusatz auszuschliessen; ein solcher wurde aber für nicht erforderlich gehalten, weil die Tendenz des Gesetzes den Zweifel beseitige. Hiernach genügte zur Klagebegründung der Beweis der Voraussetzungen des Haftpflichtgesetzes und war ein vorausgegangenes strafgerichtliches Urtheil gegen den Betriebsunternehmer nicht erforderlich." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. November 1889; Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheid. Bd. VII S. 330 f.)

Bücherschau.

P. Stühlen's Ingenieur-Kalender für Maschinen- und Hüttentechniker. 1891. Unter Mitwirkung von R. M. Daelen, Civilingenieur, Düsseldorf, und Ludwig Grabau, Civilingenieur, Hannover, herausgegeben von Friedr. Bode, Civilingenieur, Dresden-Striesen. **Sechsundzwanzigster Jahrgang.** Essen, G. D. Baedeker. Preis: Ausgabe A: in Ledereinband mit Bleistift 3,50 *M*, Ausgabe B: in Brieftaschenform mit Gummiband und Bleistift 4,50 *M*.

Der soeben erschienene sechsundzwanzigste Jahrgang dieses bewährten Taschenbuches beweist aufs neue, dass der Herausgeber mit Erfolg bemüht ist, dasselbe dauernd auf der erreichten Höhe zu erhalten. Die bessernde Hand ist vielfach bemerkbar; so wurde der Inhalt des praktischen „Westentaschenbuches" durch zahlreiche Hinweise im Kalender mehr als bisher mit dem Inhalte des letzteren in Verbindung gebracht. Ferner ist der von Professor R. Rühlmann in Döbeln bearbeitete Abschnitt: „Elektrotechnik" um einen Zusatz: „Anweisungen für die Einrichtung von Blitzableitern" vermehrt. Auch bei diesem Jahrgang ist die praktische Einrichtung beibehalten, dass die beiden Abschnitte „Eisenhüttenkunde" und „Elektrotechnik" derart eingeheftet sind, dass sie unbeschadet des übrigen Einbandes von demjenigen, welcher des einen oder andern dieser beiden Abschnitte nicht bedarf, aus dem Buche entfernt werden können. Ueberhaupt hat die Redaktion durch weise Beschränkung darauf Bedacht genommen, dass man den Kalender wirklich noch in der Tasche bei sich tragen kann. Die Eisenbahnkarte von Mitteleuropa (I. nördlicher Theil, II. südlicher Theil, III. Ungarn) ist bis auf die Gegenwart revidirt. — Der reiche Inhalt neben dem handlichen Format wird dem beliebten Kalender seine alten Freunde erhalten und neue dazu erwerben.

Verschiedenes.

Das Staatstelegraphenwesen in Dänemark.

Im Laufe des Jahres 1889 wurde die Länge der Linien des Dänischen Telegraphenwesens um 13,32 geographische Meilen und die Länge der Leitungen um 52,53 geographische Meilen vermehrt, sodass am Schluss des Jahres im ganzen 595,96 geographische Meilen Linien und 1 629,68 geographische Meilen Leitungen vorhanden waren. Von den Linien sind 119,53 Dänische Meilen mit 435,91 Meilen Leitungen längs der Eisenbahnen und 428,08 Meilen mit 1 013,25 Meilen Leitungen längs der Landwege angebracht. Die Linien umfassen auch 37,82 Meilen Seekabel mit 135,84 Meilen Leitungen und 0,83 Meilen unterirdische Kabel mit 18,17 Meilen Leitungen. Als inländische Leitung wird ausserdem eine Leitung in dem Kabel von Möen nach Bornholm benutzt, welches letztere der grossen nordischen Telegraphengesellschaft gehört. Staatstelegraphenstationen bestanden am Schlusse des Jahres 162 und bei den Eisenbahnen 202 Stationen; mit Einschluss von 5 Seefortstationen waren also 369 Stationen für den öffentlichen Verkehr vorhanden. Die Anzahl der Telephonstationen, die durch Staatsleitungen mit dem Staatstelegraphen in direkter Verbindung standen, war 57; ausserdem hatten noch 6 private Telephonleitungen Anschluss. Das im Telegraphenwesen angestellte Personal belief sich auf 738 Personen. An Apparaten waren in Benutzung: 7 Wheatstone-, 384 gewöhnliche Morse- und 105 Telephonapparate. Das finanzielle Resultat des Telegraphenwesens war wie in mehreren früheren Jahren auch in 1889 ein Fehlbetrag. Für 1 494 622 beförderte Telegramme wurden 720 076 Kronen eingenommen gegen 1 525 268 Telegramme und 743 988 Kronen Einnahme im Jahre 1888. Die Anzahl der Telegramme verminderte sich also um 2,01 % und die Einnahme um 3,21 %. Die Verminderung rührt wesentlich von der Abnahme der inländischen Korrespondenz her; diese umfasste im Jahre 1889 533 714 und im Jahre 1888 579 444 Telegramme mit einer Einnahme von 284 609 bezw. 309 198 Kronen. Die Korrespondenz nach und aus dem Auslande hat sich dagegen etwas gehoben; es wurden befördert 540 622 Telegramme mit einer Einnahme von 324 558 Kronen gegen 520 280 Telegramme mit einer Einnahme von 319 586 Kronen im Jahre 1888. Die Zunahme beträgt 3,91 bezw. 1,56 %. Die Durchschnittseinnahme für ein ausländisches Telegramm betrug 60 Oere. An Transitotelegrammen wurden 420 286 gegen 425 544 im Jahre 1888 registrirt und betrug die Einnahme dafür 110 908 bezw. 115 203 Kronen, somit eine Verminderung um 1,24 bezw. 3,73 %. Durchschnittlich war die Einnahme für 1 Telegramm dieser Art unter Mitwirkung der Dänischen Kontrolgrenzstation 32 Oere und ohne deren Mitwirkung 16,9 Oere. Von der ausländischen Korrespondenz entfiel der verhältnissmässig grösste Theil auf Deutschland (32,70 %), England (29,04 %) und Schweden (16,71 %). Während das Staatstelegraphenwesen in der Zeit von 1866 bis 1876 einen gesammten Ueberschuss von 48 933 Kronen aufzuweisen hatte, hat die folgende Periode 1877 bis 1889 einen Gesammtfehlbetrag von 1 239 867 Kronen ergeben. Am 31. März 1889 hatte die Dänische Staatskasse 4,55 Millionen Kronen für die Anlage der Staatstelegraphen aufgewendet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 15. Oktober l. J. werden die schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen, Linie Ludwigshafen am Rhein-Dannstadt und Ludwigshafen a. Rhein-Frankenthal für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Die bezüglichen Tarife können zum Preise von 50 ₰ das Stück bezogen werden.

Ludwigshafen a. Rhein, 13. Okt. 1890.
Die Direktion. (2253)
v. Lavale.

2. Betriebsüberlassungen.

Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft. Die Direktion beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass der Betrieb und die Verwaltung der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft in seinem ganzen Umfange auf Grund des am 22. Juli 1890 (Staatsblatt Nr. 134) gesetzlich vollzogenen Vertrags vom 21. Januar 1890 vom 15. Oktober 1890 ab auf den Niederländischen Staat übergehen wird; mit dem genannten Tage geht sohin das gesammte der genannten Gesellschaft gehörige bewegliche und unbewegliche Vermögen mit allen derselben zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen auf den Niederländischen Staat über. Vom genannten Tage ab tritt die mehrgenannte Gesellschaft in den Liquidationszustand.

Utrecht, den 1. Oktober 1890. (2254 RM)
Die Direktion
der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft.
H. Ameshoff, Präsident.
von Hoogstraten, Sekretär.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 15. d. Mts. gehen die jetzt von der Generaldirektion der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken: Leeuwarden-Stavoren und Dordrecht-Elst/Ressen-Bemmel in den Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft über.

Ferner werden vom genannten Tage ab die Linien: Rotterdam-Belgische Grenze, Elst-Arnheim und Ressen-Bemmel-Venlo von der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn gemeinschaftlich betrieben werden.

Infolge dessen treten am 15. d. Mts. in dem Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr folgende Aenderungen ein:

1. Für den Verkehr mit den künftig dem Bezirke der Holländischen Eisenbahn angehörenden Stationen: Beesd, Echteld, Giessendam-Hardinxveld, Gorinchem, Hemmen-Dodewaard, Kesteren, Leerdam, Sliedrecht, Tiel, Valburg, Wadenoyen, Sneek und Stavoren behalten die im Güter- und im Kohlentarif vorgesehenen Frachtsätze sowie die Bestimmung über die für einzelne derselben vorgesehene Abfertigung von Vieh usw. ihre Gültigkeit;
2. die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld, der Brölthaler, Georgs-Marien-Hütten- und Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen Rotterdam (Niederländische Staatsbahn), Dordrecht und Geldermalsen (Güter-, Kohlen- und Viehtarif) andererseits werden in ihrem vollen

Umfange auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Holländischen Bahn angewandt.

Elberfeld, den 8. Oktober 1890. (2255)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. Oktober 1890 wird die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Biskupitz auch für den Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge können daselbst nicht ver- bezw. entladen werden.

Bromberg, den 10. Oktober 1890. (2256)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr. Der im vorbenannten Verbande bestehende Ausnahmetarif 19 für eine Anzahl geringwerthiger Massenartikel, wie Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben usw., welcher bisher auf den Verkehr mit den Stationen der Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn keine Anwendung zu finden hatte, gilt von jetzt ab innerhalb des Geltungsbereiches dieses Ausnahmetarifs auch für den Verkehr mit Stationen jener Bahnen.

Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 11. Oktober 1890. (2257)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr und Deutsch - Niederländischer Verband. Die Station Amsterdam - Petroleumhafen der Holländischen und der Niederländischen Staatsbahn wird vom 15. d. Mts. ab für Wagenladungen — sowohl Eil- als Frachtgut — mit den für Amsterdam (Holländische bezw. Niederländische Rheinbahn, künftig Niederländischen Staatsbahn) bestehenden Frachtsätzen zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 0,17 ℳ für 1000 kg in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr und den Deutsch-Niederländischen Verband einbezogen.

Elberfeld, den 9. Oktober 1890. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. Oktober l. J. gelangt für rohe Kalksteine und Kalksteinschotter in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Zuzenhausen nach Mannheim ein Ausnahmefrachtsatz von 0,16 ℳ für je 100 kg zur Einführung.

Vom gleichen Zeitpunkte ab gelten die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalksteine von Eschelbronn und Mauer nach Friedrichsfeld und Mannheim auch für Kalksteinschotter.

Karlsruhe, den 9. Oktober 1890. (2259)
Generaldirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Köln rrh. etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn andererseits treten am 15. d. Mts. die Nachträge IX bezw. VIII in Kraft, enthaltend neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen neue bezw. anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Lenhausen des Direktionsbezirks Elberfeld, Eintracht der Eisern-Siegener und Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie für Düsseldorf, Düsseldorf - Bilk, Düsseldorf (Hauptbahnhof), Düsseldorf - Lierenfeld, Eller, Grafenberg, Hilden, Immigrath, Morsbach b. Wissen, Sudmühle, Volperhausen und Wisserhof des Direktionsbezirks Köln rrh. und einige andere in den Verkehr bereits einbezogene Stationen.

Die Entfernungen und Tarifsätze für die noch nicht eröffneten Stationen treten erst mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch käuflich zu beziehen sind. (2260)

Oldenburg, den 8. Oktober 1890.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Bayerischer Verkehr. Vom 15. d. Mts. ab ermässigt sich der Frachtsatz für die Beförderung von Kohlen und Koks von Bockenheim nach Nürnberg C. B. auf 0,66 ℳ (2261)

Frankfurt a/M., den 10. Oktober 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1890 treten Ausnahme-Frachtsätze für Dextrin, Stärkemehl etc. zur Ausfuhr über See von verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Hannover nach Stettin in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 10. Oktober 1890. (2262 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Tarif Elberfeld-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1890 treten Ausnahme - Frachtsätze für Eisen des Spezialtarifs I und II zwischen Mettmann, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 6. Oktober 1890. (2263 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 15. Oktober d. J. wird die Station Halsbrücke der Sächsischen Staatsbahn in den direkten Verkehr mit der Station Hettstedt des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einbezogen.

Der Frachtberechnung wird eine Entfernung von 206 km zu Grunde gelegt.

Dresden, am 11. Oktober 1890. (2264)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Abfertigungsbefugnisse einiger Verkehrsstellen. Vom 20. Oktober d. J. ab können auf Station Borek und den Haltestellen Biadki, Gora, Kankel, Kossowo, Kuklinow, Lonkocin, Sandberg und Wojciechowo auch schwerwiegende F a h r z e u g e ver- und entladen werden.

Breslau, den 11. Oktober 1890. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der im Badischen Gütertarife unter D enthaltene Tarif für die Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen etc. wird mit Wirkung vom 20. Oktober l. J. ab wie folgt ergänzt:

Für die Ueberführung eines beladenen Wagens vom Hauptbahnhofe in Freiburg nach dem Bahnhof Freiburg-Wiehre und umgekehrt wird eine Gebühr von 6 ℳ erhoben, insoweit sich die tarifmässige Fracht nicht billiger stellt.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1890. (2266)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 15. Oktober d. J. geht das Unternehmen der Niederländischen Rhein - Eisenbahngesellschaft in die Verwaltung und den Betrieb der Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatsbahnen über, während die von letzterer Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken von Dordrecht nach Elst bezw. Ressen - Bemmel und von Leeuwarden nach Stavoren in die Verwaltung und den Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft übergehen. Der letzteren Gesellschaft wird ferner vom gleichen Tage ab der Mitbetrieb der Bahnstrecke von Rotterdam nach der Belgischen Grenze bei Roosendaal, von Arnheim nach Elst und von Ressen-Bemmel nach Venlo übertragen. Die für die Stationen der Niederländischen Rhein - Eisenbahngesellschaft in Heft 3 des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1889 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 10 000 kg und 50 000 kg sowie im Ausnahmetarife vom 1. April 1884 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 000 kg im vorbezeichneten Verkehre bestehenden Frachtsätze bleiben bis auf weiteres unverändert in Gültigkeit; ebenso tritt vorläufig eine Aenderung der für die Stationen der Strecken von Dordrecht nach Ressen-Bemmel sowie von Leeuwarden nach Sneek im Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1889 enthaltenen Frachtsätze nicht ein. Die in demselben Tarifhefte aufgeführten Frachtsätze der Stationen Dordrecht, Geldermalsen und Rotterdam finden fortan auch im Verkehre über die Linien der Holländischen Eisenbahngesellschaft Anwendung.

Köln, den 13. Oktober 1890. (2267)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die Stationen Crimmitschau, Freiberg, Liegnitz und Gummersbach direkte Frachtsätze in Stückgutklasse 2 und Wagenladungsklasse 9, über deren Höhe die betreffenden Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Altona, den 10. Oktober 1890. (2268)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Niederdeutscher Verband. Der durch Nachtrag V zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verband eingeführte Ausnahmetarif 18 für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse findet vom 10. d. Mts. ab auch im Verkehre mit den Verbandstationen der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn Anwendung. Der Frachtberechnung werden die Tarifkilometer unter Kürzung der für die Strecken der genannten Bahnen eingerechneten Kilometerzuschläge zu Grunde gelegt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 9. Oktober 1890. (2269)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahn. Vom 21. November d. J. n. St. treten in dem vom 23. September / 5. Oktober 1889 gültigen Getreidetarif von Stationen der Moskau-Kursk Bahn über Grajewo nach Königsberg etc. die für die Route Tula-Protopopowo - Wjasma - Brest - Grajewo angegebenen Frachtsätze von den Stationen Orel, Otrada, Mzensk, Tschern, Kresty, sowie die für die Route Orel - Brjansk-

Luninetz-Brest-Grajewo von Station Orel angegebenen Frachtsätze nach Königsberg, Pillau, Memel ausser Kraft.

Von obigem Termine bestehen von den Stationen Otrada, Mzensk, Tschern, Kresty nach Königsberg etc. nur direkte Frachtsätze über die Routen Orel-Smolensk-Brest-Grajewo und Orel-Brjansk-Luninetz-Brest-Grajewo. Sendungen von Orel sind auf dem Bahnhofe der Orel-Witebsker Bahn aufzuliefern.

Direktion (2270 H&V)

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 15. Oktober d. J. an gültige Nachtrag 16 herausgegeben, welcher Bestimmungen für den Verkehr mit den Stationen Hamburg und Altona (Ottensen), sowie Ausnahmesätze für Stärke etc. enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 11. Oktober 1890. (2271)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Zu dem Verbandtarife Theil II Heft 1 vom 1. Juni l. J. tritt am 1. November d. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher die Aufnahme der Stationen Gablonz-Brandl, Gablonz a. N., Maffersdorf l. N., Maffersdorf r. N. in den Verbandstarif Theil II Heft 1, Ausnahmetarif Nr. 20 a (Eisenwaaren als Stückgut), Ergänzung des Ausnahmetarifs 22 (Kupfer etc.), Ausnahmetarif Nr. 20 b (Pilézucker für den Seeexport), temporäre Ermässigung für Mehlsendungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Wien, am 11. Oktober 1890. (2272)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Dungasche treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1891 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Slatinan	0,64 M.
Von Schönpriesen-Umschlag nach Slatinan	0,59 „
Von Dresden-Elbkai nach Slatinan	0,86 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. Oktober 1890. (2273)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen (Lokalbahn Gleisdorf-Weiz). (Eröffnung der Haltestelle Fladnitz-Neudorf für den allgemeinen Güterverkehr.) Mit 15. Oktober l. J. wird die Station Fladnitz-Neudorf auf der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz auch für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des Lokaltarifes für die Lokalbahn Gleisdorf-Weiz und zwar nach der auf Seite 6 enthaltenen Gebühren-Berechnungstabelle auf Basis der im Kilometerzeiger Seite 7 für die Station Fladnitz-Neudorf ausgewiesenen Entfernungen.

Wien, am 10. Oktober 1890. (2274)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personentarif zwischen Pilsen B. W. B. einerseits und Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn andererseits. Der Tarif für diesen Verkehr, gültig seit 1. September 1884, wird mit 1. November 1890 aufgehoben.

Prag, am 10. Oktober 1890. (2275)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Böhm. Nordbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Be- und Entladefristen.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 14. September d. J. auf 8 Tagesstunden herabgesetzte Frist für die Be- und Entladung der Wagen in Wilmersdorf-Friedenau wird vom 10. d. Mts. ab wieder auf 12 Tagesstunden verlängert.

Berlin, den 9. Oktober 1890. (MG2276)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkzeugmaschinen für die Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt und Cottbus, Neben-Werkstatt Hoyerswerda und Betriebswerkstatt Leipzig Th. in dem hierzu auf den 24. d. Mts. Vormittags $11^{1}/_{2}$ Uhr in unterzeichnetem Büreau anberaumten Termin.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungsamtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen etc. liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ von da unfrankirt bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkzeugmaschinen für Gotha, Erfurt, Cottbus, Hoyerswerda und Leipzig" bis zu oben angegebenem Termin postfrei an unterzeichnete Dienststelle einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 9. Oktober 1890. (2277)
Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien

Die in den diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen zu ausgebotenen Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfrage unentgeltlich durch die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächsisch. Staatseisenbahnen in Chemnitz.

Kaufsangebote sind bis **Montag, den 3. November d. J., Mittags 12 Uhr** portofrei an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen. (JC2278)

Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 82. 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Oktober 1890.

Inhalt:

Der Fernsprecher im Eisenbahndienste.

Die in Nr. 77 S. 753 d. Ztg. enthaltene Mittheilung über die Verwendung transportabler Fernsprechapparate im Eisenbahndienste hat sicherlich in den Kreisen der Eisenbahnbeamten des Betriebes, wie der Bahnerhaltung grosses und freudiges Interesse erregt.

Gewiss ist es auffallend, dass angesichts der ausserordentlichen Ausbreitung und Anwendung, welche der Fernsprecher in allen Theilen der Privatindustrie und des geschäftlichen, wie gesellschaftlichen Lebens gefunden hat, gerade die Eisenbahnverwaltungen und hier wieder hauptsächlich die grösseren Eisenbahnverwaltungen Norddeutschlands gegen diese Neuerung sich kühl und ablehnend verhalten. Ausser bei Mittheilungen im Güterabfertigungsdienste hat man den Fernsprecher nur bei Bahnen untergeordneter Bedeutung zugelassen, bei Hauptbahnen ihn jedoch nicht für sicher genug erachtet und zwar nur deshalb nicht, weil das gesprochene Wort nicht selbstthätig „schwarz auf weiss" erhalten bleibt, weil beim Hören und Niederschreiben Irrthümer nicht ausgeschlossen sind, für welche man mit Sicherheit jemanden haftbar machen kann.

Wenn ich auch weit davon entfernt bin, der vollständigen Verdrängung des Morseschreibers durch den Fernsprecher das Wort reden zu wollen, so glaube ich doch, dass ein grosser Theil des Depeschenverkehrs ebenso sicher, jedoch bedeutend rascher durch den Fernsprecher bewirkt werden kann. Ich bin sogar der Ansicht, dass auch beim Signaldienst die Verwendung des Fernsprechers angezeigt ist, zumal ohnehin eine grössere Anzahl hörbarer Signale, nämlich die für die Zug- und Blockmeldungen, nach den Vorschriften der Signalordnung und der Blockdienst-Instruktion schon jetzt angewendet werden und seit langen Jahren sich bewährt haben.

Ist es doch hauptsächlich der Einführung der elektrischen Läutewerke zuzuschreiben, dass das bis zur Mitte der 70er Jahre bestandene optische Signalisirungsverfahren mittelst der Streckentelegraphen als entbehrlich aufgehoben wurde.

Da aber seither Glockenwerke den Zweck erfüllt haben, weshalb soll nicht durch ein Gespräch mit dem Fernsprecher dasselbe erreicht werden können, zumal ein entsprechendes kurzes Läuten vorhergeht und die dann folgenden Mittheilungen von allen Wärtern zwischen den beiden Stationen und der Endstation selbst gehört werden können.

Wenn auch die Deutsche Signalordnung nur 4 Glockensignale aufweist, so wird man doch zugeben müssen, dass beim Geben derselben Irrthümer möglich sind. Thatsächlich kommen auch beim Läuten der Züge vielfach Irrungen vor, sei es durch

Vergreifen des Stationsbeamten, sofern er nach der unrichtigen Seite läutet, durch Nichtinnehalten der Pause bei Signal 2, bei zweigeleisigen Strecken durch gleichzeitiges Läuten von 2 Stationen, sowie endlich durch Unregelmässigkeiten am Läutewerk selbst. In all diesen Fällen muss der Wärter sich dann das Richtige zusammendenken, da eine Anfrage bei der benachbarten Station, die ihm Aufklärung geben könnte, nicht möglich oder doch nur von einzelnen Buden mit Morseschreiber ausführbar ist.

Bei den vielfachen (11) Glockensignalen der Signalordnung Oesterreich-Ungarns, die zum Theil längere Zeit in Anspruch nehmen, kommen Missverständnisse gewiss noch viel eher vor.

Nachdem bei einer grossen Anzahl von Eisenbahnverwaltungen die Trennung des Schrankendienstes vom Streckendienste zur Durchführung gekommen, mithin an jedem Schrankenposten der dort diensthabende Wärter stets zugegen ist, da er, entbunden von der Begehung der Strecke, nur allein die Schranken zu überwachen und zu bedienen hat, bedarf es des grossen Glockenläutewerkes, welches seiner ursprünglichen Bestimmung nach bezwecken soll, den etwa auf der Strecke entfernt von der Bude befindlichen Wärter herbeizurufen, nicht mehr. Für den stets in der Bude oder doch in unmittelbarer Nähe derselben anwesenden Wärter wird ein Wecker, wie ihn jeder Fernsprecher enthält und wie er auch mit den Blocks von Siemens & Halske vereint ist, vollständig ausreichen. Der Einwand, dass dann der Wärter und die Arbeiter, welche nicht in unmittelbarer Nähe der Bude sich befinden, die Läutesignale nicht hören, kann als stichhaltig nicht bezeichnet werden, da bei ungünstigen Verhältnissen (starkem Seitenwinde) diese Signale schon jetzt nicht vernommen werden können. Andererseits würde der Schrankenwärter durch Horn- oder Handsignale wenn nöthig sicherer eine Benachrichtigung des Streckenwärters bezw. der Arbeiter zu bewirken in der Lage sein.

Mögen beim gewöhnlichen Betriebe die nach Vorschrift der Signalordnung mit dem Wecker zu gebenden Signale auch ausreichen, so würde es doch von besonderem Werthe sein, wenn eine Station durch den Fernsprecher jederzeit den Wärtern der vorliegenden Strecke eine besondere Mittheilung zugehen lassen und von ihnen Meldung verlangen und erhalten könnte über ihre Anwesenheit und den Zustand ihrer Strecken. Diese Meldungen dürften angesichts der besonderen Sicherungsmaassregeln, welche vor Ablassung gewisser Züge getroffen werden müssen, von besonderer Bedeutung sein. Ist dieser Vortheil schon bei dem regelmässigen Betriebe von Werth, wie würde er es erst sein beim Eintritt von Unregelmässigkeiten, beim Liegenbleiben von Zügen, beim Schneetreiben und sonstigen elementaren Ereignissen. Wie würde es die Sicherheit des Betriebes fördern, wenn beim plötzlichen Eintritt einer Gefahr, sei es Schienenbruch, Dammrutsch, Geleiseunterwaschung oder sonstiger Störung der Wärter an die Station und den Bahnmeister durch den Fernsprecher Meldung geben und er wie der Vorarbeiter sofort Anweisungen und Verhaltungsmaassregeln erhalten könnten. Bedeutend rascher und mit grösserer Wahrscheinlichkeit auf Erfolg für einen anfahrenden Zug würde eine solche Meldung von der Strecke nach der Station wirken, als die zeitraubende Ausführung der in den „Vorschriften zur Sicherung des Betriebes bei Geleisereparaturen“ gegebenen Maassnahmen. Wer jemals beim Schneesturme im Zuge festgesessen und gesehen hat, wie der Zugführer im hohen Schnee sich Bahn brechen muss bis zur nächsten Bude mit Morseschreiber, wie er dort angekommen mit starren Händen bemüht ist, die telegraphische Benachrichtigung der nächsten Station abzugeben, wer gesehen hat, wie der wenig benutzte Morseschreiber, dessen Farbe zu Eis erstarrt in der Regel keine oder nur schlechte Schrift gibt und wie erst nach längerem Wärmen und Reguliren, und nachdem meist Stunden vergangen sind, es möglich wird, Verständigung mit der benachbarten Station zu finden, der wird erkannt haben, dass eine Abhilfe nothwendig und eine Besserung erwünscht ist, selbst wenn durch dieselbe auch nicht die protokollarische Sicherheit dafür geboten wird, dass jeder Buchstabe zur Verhütung etwaiger Missverständnisse schwarz auf weiss dem Papier aktenreif übergeben wird.

Die mündliche Uebertragung mit dem Fernsprecher nimmt nur etwa den 12. Theil der Zeit in Anspruch, den das Abtelegraphiren mit dem Morseschreiber gebraucht. Man kann also mit einer Fernsprechleitung zwölfmal so viel leisten, als mit dem jetzigen Fernschreiber. Dieser Vortheil ist meines Erachtens so bedeutend, dass er allein schon hinreichend sein müsste, um für die Einführung des Fernsprechers im Eisenbahnbetriebe durchschlagend zu sein. Täuschungen und Irrthümer können beim Morsebetrieb ebenso gut vorkommen; so hat man z. B. nie die volle Sicherheit, dass man wirklich mit der Station spricht, die man gerufen hat, während beim Fernsprecher der neuesten Bauweisen die Stimme des Sprechenden nach einiger Uebung schon gut unterschieden werden kann.

Ueber die Langsamkeit des Morsebetriebes steht mir ein recht schlagendes Beispiel zur Verfügung aus dem schneereichen Winter 1888/89, wo bei einer Schneestockung in der Nähe einer kleinen Station, die ausser der Glockenleitung nur noch mit einer Morseleitung versehen war, die Abgabe einer kleinen Depesche an die nächste grössere Kreuzungsstation nicht weniger als 2 Stunden beanspruchte, da der Telegraphist fortwährend durch andere zwischenliegende Stationen unterbrochen wurde. Von manchem älteren Stationsvorsteher ist mir durch ähnliche Vorgänge Bestätigung darin geworden, dass in Fällen der Noth, und wenn rasches Handeln erforderlich, der Morseschreiber ein viel zu langsames Verständigungsmittel ist, und mancher Stationsbeamte hat mich versichert, dass nicht nur für die raschere, sondern auch für die sichere Förderung des Betriebsdienstes die Einführung des Fernsprechers von grossem Nutzen sein würde.

Deshalb begrüsse ich die Erfindung des Herrn Oberinspektor Gattinger ganz besonders und erachte sie als einen glücklichen Griff, der, weiterer Entwickelung fähig, sicherlich einen Anstoss geben wird, dass in nächster Zeit der Fernsprecher ein grosses Gebiet im Eisenbahn-Betriebsdienste sich erobert.

Ausser den Glockensignalen finden hörbare Signale ähnlicher Art noch eine ausgedehnte Anwendung im Blockbetriebe des Systems Siemens & Halske. Dort sind ausser dem Ruf für die Bude ebenfalls noch 5 Signale eingeführt. Wenn diese Signale im allgemeinen Verwechselungen auch ausschliessen, so können solche unter besonderen Umständen doch vorkommen. Man kann z. B. recht wohl das Erinnerungszeichen ⌣ ⌣ ⌣ ⌣ ⌣ bei undeutlichem Geben mit dem Alarmsignal — ⌣ — ⌣ — ⌣ — ⌣ — ⌣ verwechseln, vor allem wenn, was oft geschieht, das Motiv — ⌣ statt fünf nur zwei oder drei Mal gegeben wird. Das Alarmsignal, durch welches die Rückgabe der gegebenen Einfahrtserlaubniss verlangt wird, ist aber von so grosser Wichtigkeit, dass man Missverständnisse dabei möglichst ausschliessen muss. Das lebendige Wort dürfte aber gegen solche Missverständnisse wohl mehr gefeiet und die Unterredung von Mund zu Mund wohl mehr dazu geeignet sein, volles und klares Verständniss zu schaffen, als ein Glockenzeichen von unsicherer Hand. Ich gedenke hierbei eines Unfalles, der im vergangenen Winter durch ein falsch verstandenes Weckersignal herbeigerufen wurde. Der Wärter hatte in stürmischer Nacht bei offener Thür vor der Bude gestanden und beim Vorbeifahren eines Zuges das Erinnerungssignal des Nachbarblockes für ein Alarmsignal von der Station gehalten. Hierdurch und weil er beim Blockiren versäumt hatte den Umschalter zu öffnen, wurde das Auffahren eines Güterzuges auf einen vorangehenden verschuldet. Der Wärter hatte sein Versehen gleich bemerkt, hätte er einen Fernsprecher besessen, so hätte er den rückwärts liegenden Block benachrichtigen können, und der Unfall wäre wahrscheinlich verhütet worden.

Wenn sonach die Signalgebung bei Verständigung zwischen den Stationen und den Wärtern der Strecke, wie des

Abschlussblocks mittelst des Fernsprechers wünschenswerth und nothwendig erscheinen dürfte, so bieten sich, bei den üblichen Schaltungen der Läutewerk- wie der Blockleitungen, in dieser Hinsicht keine nennenswerthen Schwierigkeiten. Die Kosten sind angesichts der Vortheile ganz unerheblich.

Die Verständigung über den Zugverkehr selbst — Verlegung von Kreuzungen usw. — mag ja mit dem Morseschreiber beibehalten werden, so lange bis Edison's Phonograph oder Berliner's Grammophon soweit praktisch und lebensfähig geworden sind, um das gesprochene Wort festzuhalten. Die Zeit hierfür wird sicherlich auch nicht mehr fern sein.

Durch Einführung des Fernsprechers würde aber nicht nur im Verkehr mit der Strecke, sondern auch dem der Stationen und Bahnmeister untereinander und mit den vorgesetzten Behörden eine wesentliche Förderung und Vereinfachung des Geschäftsganges möglich sein. Die mehrfach erwähnte Mittheilung in Nr. 77 S. 753 d. Ztg. gibt hierfür schon ein treffendes Beispiel ab. Man denke sich, wie viel anders und besser es sein würde, wenn der zuständige Bauinspektor oder Dezernent des Betriebsamts bei einer Betriebsstörung oder Stockung vom Stationsvorsteher bezw. Bahnmeister sofort mündlich die nöthigen Mittheilungen erhalten würde und er sogleich darauf hin Bestimmung treffen könnte. Welche bedeutende Ersparnisse an Zeit gegen jetzt, wo selbst bei dem schleunigsten Morsebetriebe zwischen Anfrage und Antwort immer mehrere Stunden vergehen. Der ungeheure Wulst von Schreibwerk, der von Tag zu Tag, von Jahr zu Jahr sich steigernd, jetzt den Betriebsdezernenten eines Betriebamts kaum vom Arbeitstisch fortkommen lässt, könnte durch Einführung des Fernsprechers bezw. unter Zuziehung eines Stenographen ganz bedeutend vermindert werden. Erst dann erscheint es möglich, dass der Betriebsdezernent von seinem Büreautische aus thatsächlich jeder Zeit den Betrieb überblicken und leiten kann, während er jetzt zumeist sich nur darauf beschränken muss, von langer Hand her Verfügungen zu treffen und lange hinterher Unregelmässigkeiten zu verfolgen.

Mit dem Fernsprecher in der Hand ist er jeden Augenblick in der Lage den diensthabenden Beamten jeder Station heranzurufen und sich von Mund zu Mund, von Ohr zu Ohr mit ihm zu unterhalten und zu verständigen. Jeder Unfall kann ihm sofort gemeldet, jede Nachfrage von ihm geholt, jede Auskunft sofort ertheilt und jeder Befehl sofort gehört werden.

Wenn man sich dieses vergegenwärtigt, so wird man es erklärlich finden, dass die Privatindustrie sich eines Verständigungsmittels, wie es der Fernsprecher ist, in einem nie geahnten Umfange in kürzester Zeit aneignen konnte. Welcher Fabrikherr würde jetzt eine Verbindung seines Komtoirs mit dem seines Ingenieurs, Geschäftsführers, Maschinen- und Kesselwärters und dem seiner Feuerwehr, sowie sonstiger wichtiger Punkte seiner Fabrik je wieder aufgeben? Welche Börse, Bankhäuser oder sonstigen grossen Kaufgeschäfte würden den Fernsprecher wieder aufgeben, selbst wenn einmal ein Missverständniss dabei untergelaufen ist?

Doch nicht nur im Verkehr des Betriebsamtes mit seinen Dienststellen, sondern auch im Verkehr der Betriebsämter unter einander und mit den Direktionen würden in mancher Beziehung, wenn auch meistens unter gleichzeitiger Mitwirkung von Stenographen — die Stenographie ist eine gleichfalls im Eisenbahndienste noch sehr vernachlässigte Kunstfertigkeit — welche die gesprochenen Worte niederschreiben, die dienstlichen Angelegenheiten rascher gefördert werden können. Der durch die Einschränkung der Reisen sehr erschwerte mündliche Austausch der Gedanken und Ansichten würde durch Verwendung des Fernsprechers wieder von neuem belebt und mancher Vortheil erreicht werden, der auf dem jetzigen schriftlichen Wege nur viel schwieriger zu gewinnen ist.

Da, wie bereits bemerkt, mit dem Fernsprecher mindestens 12 Mal so rasch gesprochen werden kann, als mit dem Morseschreiber, so ist natürlich jede Fernsprechleitung 12 Mal so leistungsfähig, als eine Leitung mit Morsebetrieb. Aus diesem Grunde wird man auch bei der Einführung des Fernsprechers, selbst wenn man dazu eine Morseleitung nicht mit benutzen will, neue Leitungen nicht herzustellen brauchen, da voraussichtlich der Morsebetrieb so viel schwächer werden wird, dass die nöthigen Fernsprechleitungen verfügbar werden. Die aufzuwendenden Kosten werden sich daher voraussichtlich auf die Fernsprecher selbst, ihre Läutewerke und die Apparate für die Vermittelungsstellen beschränken, also sehr gering sein.

Wenn auch, wie überall, im Eisenbahndienste das Mahnwort „Erst wäg's, dann wag's", in erster Linie am Platze ist, so glaube ich doch, dass man nach ruhiger Würdigung der vorliegenden Frage zu dem Endspruch kommen wird: „Wer wagt, gewinnt!"

S . . . . . t.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4170 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgischen Staatsbahnen und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum I. Nachtrag der Augustausgabe (zugleich IV. Nachtrag zur Maiausgabe) des alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisses (abgesandt am 15. und 16. d. Mts.).

Nr. 4171 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgischen Staatsbahnen und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, Begleitschreiben zum IV. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 15. und 16. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande sind am 1. d. Mts. nachstehend aufgeführte Kundmachungen ausgegeben worden:

Kundmachung 24. Grundsätze für die Berechnung und Erhebung von Lagergeld für Stückgüter.
Kundmachung 25. Vorschriften über die Anmeldung der in durchgehende Züge einzustellenden besonderen Wagen.
Kundmachung 26. Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung.
Kundmachung 27. Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen.
Kundmachung 28. Grundsätze und Bedingungen für die Zulassung und Einstellung von Privat-Güterwagen.

Ferner ist am 10. d. Mts. der 6. Nachtrag zur Kundmachung 11 — Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften — ausgegeben worden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnfragen im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses.

Nach einer Mittheilung des Ungarischen Handelsministers im Finanzausschusse betrug das Reinerträgniss der Ungarischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 7. Oktober 1890 14 133 000 fl., um 4 933 000 fl. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Wenn man diejenigen Erträgnisse, welche nicht aus dem Eisenbahnbetriebe stammen, ausscheidet, verbleibt ein Mehr von 2,3 Millionen Gulden gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahres. Der Personenverkehr ergab in den Monaten August und September eine Mehreinnahme von 100 000 fl. gegenüber denselben Monaten des Vorjahres.

Der Handelsminister wurde weiter mehrfach über die Natur und den Umfang der von ihm geplanten Reform der Frachtentarife, bezw. über die Anwendung des Zonensystems auf dieselben befragt. Zugleich wurde dem Minister nahegelegt, ob es nicht angemessen wäre, die Tarifreform rechtzeitig zu publiziren. Der Handelsminister erklärte, dass er aus verkehrspolitischen Gründen nähere Aufklärungen nicht

geben könne. Es handle sich um eine Reform, bezw. um eine Herabsetzung der Lokaltarife. Es wurde im Ausschusse geltend gemacht, dass die Einnahmen der Ungarischen Staatseisenbahnen 48 Millionen Gulden betragen und somit die Hälfte jenes Betrages ausmachen, welchen die direkten Steuern abwerfen. Es sei daher durchaus nicht gleichgültig für die Steuerträger, wenn eine Aenderung in diesen Einnahmen platzgreifen könne. Nicht blos aus Verkehrs-, sondern hauptsächlich auch aus steuerpolitischen Gründen wäre es daher angezeigt, nach auswärtigem Muster die Maximalhöhe der Tarife gesetzlich zu binden und die Regierung anzuweisen, über diese Grenze hinaus nachträglich die Genehmigung des Parlaments einzuholen. Der Handelsminister erklärte sich entschieden gegen diese Ansicht. Es sei unmöglich, die Ungarischen Staatseisenbahnen geschäftlich zu handhaben und mit denselben wirthschaftliche Aktionen durchzuführen, wenn die Hände der Regierung in Bezug auf die Tarife durch ein Gesetz gebunden sind. Die Majorität des Ausschusses neigte der Ansicht des Ministers zu.

Der Ackerbauminister erklärte, dass die Frage der Schweineausfuhr aus Serbien ihre glückliche Lösung gefunden habe. Der Minister versichert, dass hierbei die veterinären Rücksichten im Auge behalten wurden und eine Entwerthung der Waare auf dem Steinbrucher Markte durch eine Ueberschwemmung der Vorräthe nicht eintreten werde. Diese auch die Einfuhr nach Deutschland so sehr interessirende Borstenviehkonvention mit Serbien u. a. tragen wir noch nach.

Wagenladungstarife für sperrige Güter.

In einem Erlasse des K. K. Handelsministeriums werden die Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass der Mangel an Wagenladungstarifen für die im Theil I des gemeinsamen Tarifes aufgezählten sperrigen Güter wiederholt von einzelnen Industriellen und mehreren Handelskammern als ein fühlbarer Uebelstand bezeichnet wird. Diese weisen nämlich auf die weit günstigere Tarifirung der Deutschen Eisenbahnen für solche Güter und weiter darauf hin, dass sie bei der Beförderung derartiger Artikel nach dem Auslande gezwungen seien, mit ihren Erzeugnissen den kürzesten Weg zur Landesgrenze zu suchen, um sich die gegenüber der Inlandsroute billigeren Frachtsätze zu sichern. Um nun eine weitere Uebereinstimmung zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Güterklassifikation zu erzielen und gleichzeitig zu verhindern, dass solche Güter bei Aufgabe von 5 000—10 000 kg an der Grenze umexpedirt werden, wollen die Bahnverwaltungen den diesfälligen Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf der nächsten Direktorenkonferenz berathen; um welche Veranlassung auch der Ungarische Handelsminister angegangen wurde.

Handhabung des Dienstes in den Anschlussstationen.

Aus Anlass wahrgenommener Uebelstände, welche Unfälle herbeiführen können, hat die Kaiserlich Königliche Generalinspektion sämmtliche Bahnverwaltungen eingeladen, ihre Organe zur gewissenhaftesten Erfüllung aller Bestimmungen der jeweilig in den Anschlussstationen bestehenden Dienstordnungen aufzufordern sowie die genaueste Durchführung derselben unausgesetzt zu überwachen, und falls die für eine oder die andere Anschlussstation geltende Dienstordnung den dermaligen Verkehrsverhältnissen nicht mehr vollkommen entsprechen sollte, diese entsprechend abzuändern bezw. zu ergänzen und zur Genehmigung vorzulegen. Ferner wird von derselben darauf hingewiesen, dass im Interesse einer erhöhten Betriebssicherheit, soweit es die Stationsanlagen zulassen, die Durchführung des Verkehrsdienstes unter einer einheitlichen Leitung anzustreben sein dürfte. Endlich werden noch die Verwaltungen aufgefordert, ein Verzeichniss der bei den einzelnen Bahnen bestehenden Anschlussstationen mit der Angabe, ob der Verkehrsdienst in der Station unter einheitlicher oder getrennter Leitung steht, mit den diesbezüglichen Dienstordnungen der K. K. Generalinspektion baldigst vorzulegen.

Donauumschlag bei Wien.

Schon seit längerer Zeit fanden im Handelsministerium Verhandlungen behufs Verbesserung des Donauumschlages bei Wien statt, nachdem auf das ursprüngliche Projekt der Schaffung eines Central-Umschlagsplatzes auf dem Donaukai und dessen Ausrüstung aus Staatsmitteln nach Ansicht der Regierung nicht eingegangen werden konnte. Das Handelsministerium glaubt nun, dass es durchführbar sei, durch Erweiterung des bestehenden Kommunal-Lagerhauses und dessen Ausrüstung mit mechanischen Lade- und Hebevorrichtungen, nöthigenfalls auch durch Schaffung von Neuanlagen für die Zwecke der Lagerung des Umschlages und anderer Manipulationen mit den hier zumeist in Betracht kommenden Rohprodukten, namentlich dem Getreide, eine Verbesserung des Umschlagsverkehrs an der Donau zu erzielen. Um ein genaues umschriebenes Bild der Bedürfnisse des Handels und der Schiffahrt in dieser Richtung zu gewinnen, hat sich der Handelsminister bestimmt gefunden, eine Enquete unter Zuziehung der betheiligten Faktoren und Interessenten zu veranlassen. Dieselbe wird demnächst stattfinden. Mit dieser Motivirung werden die Betheiligten (Gemeinde, Landesausschuss, Donau-Regulirungskommission, Handelskammer usw.) eingeladen, an dieser Enquete durch Vertreter sich zu betheiligen.

Jaslo-Rzeszow: Betriebseröffnung.

Die Strecke Jaslo-Rzeszow ist am 12. d. Mts. mit den Stationen Moderowka, Przybowka, Frysztak, Wisniowa, Dobrzechow, Strzyzow am Wislok, Cudec, Boguchwala und Rzeszow-Staroniwa für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Diese Strecke schliesst in Jaslo an die Galizische Transversalbahnstrecke Zwardon-Neu-Zagorz, in Rzeszow an die Linie Krakau-Lemberg der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn an. Den Betrieb führt die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, und ist diese Strecke speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Krakau unterstellt. Der Bau dieser 70 km langen Bahn ist binnen 2 Jahren vollendet worden. Am 12. März 1889 hat die Regierung dem Reichsrathe den Gesetzentwurf überreicht, welcher die Ermächtigung begehrte, die ungefähr 70 km lange Lokalbahn auf Staatskosten zu bauen. Zur Bedeckung der Baukosten für 1889 wurde dem Finanzminister die Bewilligung ertheilt, die im Vermögen der Staats-Centralkasse befindlichen 7 500 Aktien Lit. B. der Buschtêhrader Bahn zu veräussern. Zur Begründung des Bahnbaues hat die Regierung auf die lokalen Verkehrsbedürfnisse hingewiesen, aber auch hervorgehoben, dass für den Bau gesammtstaatliche Interessen, sowie insbesondere die Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Galizischen Transversalbahn ebenfalls entscheidend seien. Die Baukosten wurden auf 5,5 Millionen Gulden veranschlagt. Der Eröffnungsfeier hat der Handelsminister Marquis Bacquehem beigewohnt.

Ungarische Staatsbahn: Ukk-Csáktornya eröffnet.

Diese von der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft erbaute und von der Ungarischen Staatsbahnverwaltung in Betrieb genommene Linie (siehe deren Stationen in Nr. 76 S. 748 d. Ztg.) ist am 10. d. Mts. (nahezu 1 Jahr früher, als der Bautermin bemessen war) eröffnet worden.

Lokalbahn Varasd-Golubovec im Betrieb der Ungarischen Staatsbahn: Betriebseröffnung der Theilstrecke Lepoglava-Golubovec.

Am 4. d. Mts. wurde die 7 km lange Endstrecke Lepoglava-Golubovec der Hauptlinie der Lokalbahn Varasd-Golubovec (welche bis Golubovec Ende Juni d. J. eröffnet wurde) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die bis auf die Endstation gleichfalls fertiggestellte Flügelbahn Ocura-Sveti Jacob wird nach Vollendung der restlichen Arbeiten gleichfalls noch im Herbste und zwar vorläufig nur für den Kohlentransport aus den Ocura-Bergbaurevieren eröffnet werden.

Erweiterung von Stationen und Haltestellen.

a) Die Station „Fény“ der Linie Szécsány-Párdány der von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Torontaler Lokalbahn ist vom 15. d. Mts. ab auch für den Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtet worden.

b) Die Haltestelle „Luschtenicz“ der Strecke Nimburg-Jungbunzlau der Oesterreichischen Nordwestbahn wurde am 6. d. Mts. für den Eilgut- und Wagenladungsverkehr erweitert.

Schadenersatz für verspätete Avisirung eines Frachtgutes. (Rechtsfall.)

Ein mit deklarirter Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung aufgegebenes Eilgut wurde von der Bestimmungsstation wegen Ungenauigkeit der Frachtbriefadresse zu spät avisirt. Der dagegen vom klägerischen Adressaten erhobenen Einwendung, dass er ein handelsgerichtlich protokollirter Kaufmann sei und unter dieser Adresse schon früher wiederholt von derselben Bestimmungsstation Frachtgutsendungen empfangen hat, wurde von beiden Instanzen Folge gegeben und die Abgabebahn zur Ersatzleistung der halben Fracht unbedingt und des weiteren Betrages bis zur Höhe der deklarirten Summe gegen Ablegung des Haupteides über den Inhalt der Sendung zugesprochen. Die Gründe hierfür beziehen sich auf §§ 69 und 70 des B.-R., da die Bestimmung des § 50 bezüglich der deutlichen und genauen Adresse des Empfängers die Bahn nicht von der ihr obliegenden Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes enthebt, die entsprechende Nachfrage im Handelsregister, bei der Polizei und der Postverwaltung zu pflegen. (Röll'sche Sammlung Nr. 29.)

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Anton Dumeau in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampftrambahn von Triest nach Opcina und zur dortigen Südbahn-Haltestelle mit einer Abzweigung nach Sessana auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Ausfuhr der Böhmischen Steinkohle.

Der im letzten Winter in Böhmen eingetretene Kohlenmangel hatte die Anregung zur Folge, ob diesem Mangel nicht durch Einschränkung der Ausfuhr begegnet werden könnte. Die seitens der Bergwerksbesitzer und der betheiligten Eisenbahnen dagegen erhobenen Bedenken veranlassten eine Enquête bei der Pilsener Handelskammer. Der von ihr hierüber erstattete Bericht gipfelt in folgendem: „Die Erhöhung des Exports der Steinkohle seit 1889 ist durch die Preissteigerung derselben in Bayern, insbesondere infolge der Ausstände in Westfalen und durch die erhöhte Exportfähigkeit der Böhmischen Steinkohle infolge der Einführung der Kohlenwäsche, welche das an 25 % betragende Schiefermaterial von der Kohle trennt, und endlich durch die günstige Lage des Pilsener Kohlenbeckens in der Nähe des Bayerischen Absatzgebietes veranlasst. Die Preissteigerung der Steinkohle im Pilsener Kammerbezirk ist eine Folge der erhöhten Nachfrage wegen des allgemeinen Industrieaufschwunges im Jahre 1889 im In- und Auslande, der Steigerung der Arbeitslöhne bei gleichzeitiger Arbeitsminderung und der namhaften Aufarbeitungskosten. Der zu Anfang 1890 im Pilsener Kammerbezirk gefühlte Kohlenmangel ist darauf zurückzuführen, dass die heimische Industrie zur Zeit der grössten Nachfrage nicht wie die Bayerischen Abnehmer durch Schlüsse gedeckt war. Gegenwärtig herrscht infolge einer gleichmässigeren Vorsorge in den Sommermonaten und grösseren Zufuhr von Braunkohle kein Kohlenmangel mehr und ist für den bevorstehenden Winter nicht zu befürchten. Gegenmaassregeln sind unthunlich, weil in Oesterreich viermal mehr Steinkohle eingeführt als ausgeführt wird.“

Der Obsttransport der Oesterreichischen Eisenbahnen nach dem Auslande.

Nach einer der „Zeitschrift für Eisenb. und Schifff.“ entnommenen Zusammenstellung betrug dieser Transport im Jahre 1889 über 1,3 Millionen Metercentner. Unter den dabei betheiligten Eisenbahnen steht obenan die Südbahn, welcher nicht allein die grösste Menge der aus Serbien und Bosnien transitirenden Türkischen Pflaumen, sondern auch die Zufuhren aus Italien und der Export aus den obstreichen Gegenden Südtirols und Steiermarks nach Deutschland zufallen. Zunächst stehen die K. K. Staatsbahnen, deren westliche Linien aus Oberösterreich und Steiermark reiche Anfuhren erhalten, dann folgt die Elbethalbahn, welche sich diesfalls mit der Elbeschifffahrt in die Fracht theilt. Letzterer dürfte ein fast gleich grosses Quantum zufallen, denn die Ausfuhr über die Sächsische Grenze beträgt nahe an 380 000 Metercentner; an vierter Stelle steht die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche namentlich aus Mähren ihre Obstfracht bezieht.

Der Elbeverkehr im September 1890.

Während die Elbeschifffahrt im September v. J. den ganzen Monat über unter dem ungünstigsten Wasserstande gelitten hat, musste dieselbe im Monat September l. J. wegen des von den traurigsten Folgen begleiteten Hochwassers vom 2. bis 11. September, also durch 10 Tage, ganz ruhen. Erst später konnte die Verschiffungsarbeit wieder aufgenommen werden. Der Andrang an Gütern war dann infolge der Einstellung so gross, dass der leistungsfähige Umschlagsplatz Laube schnell mit Elbegütern verstopft war. 8 Tage nach Wiederaufnahme der Elbeschifffahrt standen in Laube bei Mangel an Kahnraum weit mehr als tausend des Umschlages harrende Güterwagen. Infolge dessen musste der Güternachschub für Laube vom 20. bis einschliesslich 24. September ganz eingestellt werden. Nichtsdestoweniger war das mit Elbeschiffen abgegangene Exportquantum ein relativ ganz ausserordentlich grosses und überragte jenes des gleichen Monats des Vorjahres um rund eine halbe Million Metercenter. Es wurden durchschnittlich 953 Wagenladungen auf den Tag umgeschlagen. Das den Elbefahrzeugen überantwortete Gesammt-Güterquantum bezifferte sich auf 1 809 389 Metercentner (+ 506.189 Metercentner).

Betriebserleichterung für eine Schleppbahn.

Die in der Station Schönpriesen abzweigende Schleppbahn zu dem Umschlagsplatze Schönpriesen hat ein Gefälle von 20 $^0/_{00}$, und es muss daher entsprechend den Bestimmungen der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen ¼ der Bruttolast eines Zuges auf bremsbaren Achsen ruhen, wogegen in der Strecke Aussig-Schönpriesen nur $^1/_{12}$ der Bruttolast eines Zuges gebremst zu sein braucht, so dass bei jedem in der Strecke Aussig-Umschlagplatz und umgekehrt verkehrenden Zuge einige Bremser blos zu dem Zwecke mitfahren mussten, damit in der Gefällsstrecke der Schleppbahn die vorgeschriebene Anzahl von Spindelbremsen bedient war. Nachdem nun diese Gefällsstrecke nur eine Länge von 390,57 m hat, die Züge dieser Schleppbahn mit sehr geringer Geschwindigkeit verkehren und in der Thalfahrt gezogen, in der Bergfahrt geschoben werden, und nachdem ferner die für die Beförderung der Schleppbahnzüge verwendeten Lokomotiven mit dem Lechatellier-Apparate ausgerüstet sind, so hat die K. K. Generalinspektion bis auf weiteres gestattet, das bei den auf der gedachten Schleppbahn verkehrenden Zügen nur $^1/_7$ der Bruttolast auf bremsbaren Achsen zu ruhen braucht.

Reklamation auf Grund verfälschter Frachtdokumente.

Der Inhaber eines sogen. Eisenbahn-Reklamationsbüreaus in Lemberg, welches seit einigen Jahren das Publikum zu fortwährenden, meist ganz unbegründeten Reklamationen zu bewegen bestrebt war und sich hierfür 30 % der angeblichen Frachtüberzahlung als Provision bedungen hat, ist über Anzeige einer Eisenbahnverwaltung von dem Lemberger Strafgerichte wegen Betruges in Anklagestand gesetzt worden. Bei der Durchsicht der Frachtbriefe wurde nämlich erwiesen, dass die Ziffern einiger derartiger Belege gefälscht waren, und zwar war entweder die Frachtmenge verringert oder die angeblich gezahlte Fracht erhöht, oder aber auch die Deklaration gefälscht. Die Bahnanstalt konnte den Beweis erbringen, dass unter den vorgelegten Frachtbriefen 76 gefälscht waren. Das K. K. Landesgericht in Lemberg hat den Angeklagten schuldig erkannt und ihn zu 4 Wochem schwerem Kerker und zur Tragung der Kosten verurtheilt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Mit gespannter Erwartung blicken die Völker Oesterreich-Ungarns auf die Ergebnisse der Berathungen der beiderseitigen Finanzminister über die Herstellung unserer Geldwährung; es gilt neue Absatzgebiete für unsere Werthpapiere zu erobern, den Kredit des Staates zu heben, das wirthschaftliche Ansehen der Monarchie zu festigen und den Geldwerth sowie den Verkehr überhaupt vor Schwankungen zu bewahren. Es ist kaum glaublich, dass einige leider einflussreiche Finanziers diesen Bestrebungen feindlich gegenüberstehen, es ist dieselbe Kurzsichtigkeit, welche vor Jahren die Erwerbung der Dux-Bodenbacher Bahn (—,—) nur gegen Uebernahme ihrer Prioritäten verhinderte und der Graz-Köflacher Bahn (268,50) das geringe Darlehen von 1 Million verweigerte. Mit gleicher Spannung verfolgt die ganze Monarchie die Erhebungen der Preussischen Regierung wegen Ermöglichung eines Oesterreichisch-Deutschen Handelstarifvertrages. Die Spekulation verhielt sich daher unentschieden: Carl Ludwigbahn (202) und Nordwestbahn (219,50) wichen, Nordbahn (2775) verblieb; Elbethalbahn (234,50), Staatsbahn (248) und Südbahn (150,50) stiegen; letzteres war auch bezüglich der Ungarischen Werthe, insbesondere derjenigen der Kaschau-Oderberger Bahn (171,50), der Fall, von welcher verlautet, dass ihre Verstaatlichung in Aussicht genommen sei.

Aus der Schweiz.

Tramway Bern: Betrieb mit komprimirter Luft.

Am 1. d. Mts. ist diese nach System Mekarski ausgeführte Bahn eröffnet worden. Sie nimmt ihren Anfang beim Bärengraben, wo der Wagenschuppen mit Ladestation, einer Werkstätte und Wohnungen für das Dienstpersonal sich befinden. Von da zieht sich die Bahn in ziemlich gestreckter Linie bis zu der 3 km entfernten Endstation Bremgarten-Friedhof. Zwischen den beiden Endstationen liegen 9 Ausweichstellen, bei welchen der Minimalradius 30 m beträgt. Im übrigen geht der Radius der Kurven nicht unter 50 m. Die Höhencoten der beiden Endstationen sind:

Endpunkt, Friedhof	556,430 m
Anfangspunkt, Bärengraben . . .	522,281 „
Höhenabstand mithin	34,149 m

Hieraus ergibt sich eine mittlere Steigung von 11,4 $^0/_{00}$. Die Maximalneigung von 56,5 $^0/_{00}$ herrscht auf einer Strecke von 130 m Länge. Steigungen über 30 $^0/_{00}$ kommen ausserdem nur vereinzelt auf relativ kurzen Strecken vor. — Der Oberbau hat 1 m Spurweite und ist nach System Demerbe erstellt. Der Abstand der Geleiseachse von allen festen Gegenständen beträgt 2 m und derjenige von solchen, wo das Strassenbahngeleise vor Hausthüren, Treppen, Eingängen zu Grundstücken vorbeizieht, 2,5 m. Strassentrottoirs haben 1,5 m Abstand von der Geleiseachse.

Der Betrieb benöthigt etwa 50 Pferdekräfte, die von den städtischen Turbinen geliefert werden. Die Fahrzeuge — Automobilen — haben je 16 Sitz- und 12 Stehplätze. Das Leergewicht derselben beträgt etwa 6 800 kg und das in einem Wagen aufgespeicherte Luftquantum 2 120 l. Dasselbe genügt für alle Fälle für den Parcours Bärengraben-Friedhof. Die Ladung eines ganz leeren Wagens erfordert etwa 10 Minuten bis nach Erhalt des maximalen Druckes in den Reservoirs von 30 Atmosphären. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit in der Stadt ist zu 12 km und ausserhalb derselben bis zu 50 km gestattet. Die Bahn besitzt 10 Wagen und hat Zehnminutenbetrieb eingeführt, wofür 7 Wagen nothwendig sind. Die Fahrtaxen betragen 10 Cts. vom Bärengraben bis zum Bahnhof und

gleichfalls 10 Cts. vom Bahnhof bis Friedhof. Die Anlagekosten belaufen sich auf 410 000 Frcs.

Schweizerische Centralbahn.

Vom 1. d. Mts. an gibt die Centralbahn auf allen ihren Linien Arbeiter-Abonnementsbillets aus. Der Fahrpreis ist ein sehr mässiger, 1½ Cts. für das Kilometer Hin- und Rückfahrt. Die Arbeiter der Centralbahn geniessen ausserdem noch eine Ermässigung von 50 %. Die Lösung der Arbeiter-Abonnementsbillets ist jedermann gestattet, ohne dass es eines Nachweises bedarf, ob der Abonnent Arbeiter ist oder nicht. Doch sind die Billets nur an Wochentagen und nur für eine Hinfahrt vor dem Zuge von Morgens 8 Uhr und eine Rückfahrt nach Abends 5 Uhr gültig.

Jungfraubahn.

Der Bundesrath übermittelte dem Ständerath das vom Departement über die projektirte Jungfraubahn eingeholte Gutachten der Herren Professor Gerlich, Dr. Kroneker und Veith und beantragt: Der Bundesrath wird diese Genehmigung erst ertheilen, nachdem der Konzessionär die Gefahrlosigkeit in Bezug auf Leben und Gesundheit bei Beförderung von Menschen von der Thalsohle auf den Gipfel der Jungfrau, bezw. auf eine Höhe von über 3 000 m durch Versuche nachgewiesen hat. — Zwischen den Konzessionsbewerbern hat eine Verständigung stattgefunden.

Matterhornbahn.

Für den Bau einer Eisenbahn auf das Matterhorn ist ein zweites Konzessionsgesuch durch die Herren Bankier v. Ernst in Bern, v. Roten und Zenruffinen dem Bundesrathe zugegangen.

Brünigbahn.

Der Betrieb der Brünigbahn wird jeweilen vom 1. November bis 30. April eingestellt. An einer Konferenz von Vertretern der an dieser Bahn gelegenen Gemeinden wurde die Frage erörtert, ob und wie die Fortdauer des Betriebes im Winter wenigstens theilweise gesichert werden könnte. Die Konferenz beschloss, eine bezügliche Eingabe an das Eisenbahndepartement zu richten, in dem Sinne, dass auf der Brünigbahn der Winterbetrieb eingerichtet oder die Unterbrechung derselben wenigstens auf die Monate Dezember, Januar und Februar beschränkt werde.

Schweizerische Seethalbahn.

Der Lake Valley of Switzerland Railway Company limited in London, welche künftig die Firma „Schweizerische Seethalbahn“ führen wird, als Inhaberin der Konzession für die Linie Lenzburg - Emmenbrücke und die Anschlussbahn von Beinwyl nach Reinach - Menziken, ist durch Bundesbeschluss die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer Fortsetzung ihrer Linie von Lenzburg nach Wildegg, zum Anschluss an die Schweizerische Nordostbahn ertheilt worden.

Rechtsufrige Zürichseebahn.

Nach Einsicht eines Gesuches der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn hat die Bundesversammlung den für die Vollendung und Inbetriebsetzung der rechtsufrigen Zürichseebahn festgesetzten Termin bis zum 1. August 1893 verlängert.

Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg.

Diesem Bahnprojekt hat die Bundesversammlung am 24. September die Konzession ertheilt. In betreff der Verhältnisse, welche das Gesuch veranlassten, führen Petenten folgendes an: Nidwalden sei noch der einzige Kanton, der ausser aller Verbindung mit dem Schweizerischen Eisenbahnnetze stehe. Das Thal der Aa von Stans bis Engelberg besitze eine Fülle der reichsten Wasserkräfte, die bei dem stetigen Steigen der Kohlenpreise immer mehr an Bedeutung gewinnen. Ebenso werde die Herstellung der Bahn die Ausbeutung der bisher wegen zu hoher Transportkosten wenig benutzten Lager von Gips, hydraulischem Kalk usw. ermöglichen. Die Post genüge dem Verkehrsbedürfniss nicht. Sie habe bisher nur einen kleineren Theil der Reisenden befördern können, während die übrigen auf Privatfuhrwerk angewiesen waren. — Die Linie beginnt in Stansstad in der Nähe der Dampfschiffbrücke, zieht sich dann links der Strasse nach dem Kantonshauptorte Stans und von da gegen Oberdorf, Büren, Wolfenschiessen, Grafenort und Engelberg. Der Höhenunterschied der Anfangs- und Endstation beträgt rund 560 m. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 22 km, wovon 15 km auf die Thalbahn und 7 km auf die Bergstrecke entfallen. Auf der Thalstrecke ist eine Maximalsteigung von 15 ‰, auf der Bergbahn von 150 ‰ vorgesehen. Als kleinster Kurvenradius ist ein solcher von 150 m angenommen. Als Spurweite sieht das Gesuch 80 cm oder 1 m vor. Ferner nimmt dasselbe vorläufig 5 Lokomotiven und vierachsige Personenwagen nach dem Kupeesystem, welches bei einer Bergbahn mit Rücksicht auf das günstigere Verhältniss der nutzbaren zur todten Last stets vorzuziehen sei, in Aussicht. Die Thalstrecke soll mit Adhäsionsmaschinen, die Bergstrecke mit Lokomotiven gemischten Systems, wie am Brünig, betrieben werden. Die kilometrischen Baukosten sind für die Thalstrecke auf 80 000 Frcs., für die Bergstrecke dagegen auf 200 000 Frcs. veranschlagt. Die Gesammtkosten stellen sich somit auf 2 504 000 Frcs.

Verschiedenes.

Internationales Eisenbahnfrachtrecht.

Das internationale Uebereinkommen über das Eisenbahnfrachtrecht ist am 14. d. Mts. in Bern unterzeichnet worden und zwar für Deutschland von dem Gesandten v. Bülow, für Oesterreich-Ungarn von dem Gesandten Freiherrn v. Seiller, für Belgien von dem Gesandten Jooris, für Frankreich von dem ersten Sekretär der Botschaft Graf Diesbach und dem Senator George, für Italien von dem Gesandten Baron Peiroleri, für Luxemburg von dem Advokaten Dr. Leibfried, für die Niederlande von Professor Asser aus Amsterdam und von Jonkheer v. Rymsdyk, für Russland von dem Gesandten v. Hamburger, Ingenieur Isnard und dem Geschäftsleiter Perl und für die Schweiz von dem Bundesrath Welti und dem Inspektor Farner. 3 Monate nach der Ratifikation soll das Uebereinkommen in Kraft treten. Weitere Mittheilung bringen wir in nächster Nummer.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der normalspurigen Sekundärbahn Kamenz-Elstra. Am 20. Oktober d. J. wird die von der Kamenz-Pirnaer Staatseisenbahn abzweigende 7,95 km lange normalspurige Sekundärbahn Kamenz - Elstra mit den Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Wiesa b/Kamenz, Thonberg-Prietitz und Elstra (Endstation) nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung v. J. 1878, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements- und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Der Kilometerzeiger für den Gütertransport auf der neuen Betriebsstrecke ist in einem besonderen Nachtrage enthalten.

Dresden, den 15. Oktober 1890. (2279)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November d. J. wird die an der Linie Leipzig - Zeitz zwischen den Stationen Plagwitz-Lindenau und Knauthain liegende Haltestelle Gross - Zschocher Preuss. Staatsbahn des Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt für den Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Der Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen.

Für die Haltestelle gelten die Tarife des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Erfurt, den 14. Oktober 1890. (2280)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Laut Anzeige der Orientalischen Eisenbahnen wurde infolge heftigen Wolkenbruches der Eisenbahnzugsverkehr zwischen den Stationen Harmanli und Moustafa-Pacha am 18. September l. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 10. Oktober 1890. (2281)

4. Güterverkehr.

Am 20. Oktober d. J. kommen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von gebrannten Steinen (Mauersteinen, Dachsteinen, Thonsteinen, Lehmsteinen, Chamottesteinen, feuerfesten Steinen) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei der Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von der Station Nienburg a. d. Saale nach allen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie einigen an der Strecke vor Berlin gelegenen diesseitigen Stationen zur Einführung.

Ueber die Höhe der Tarifsätze ertheilen die in Betracht kommenden Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 14. Oktober 1890. (2282)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. der II. Nachtrag zum Gütertarif Theil IV Heft Nr. 1 (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. Januar 1887 ausgegeben, welcher ausser einigen Aenderungen des Haupttarifs einen neuen Ausnahmetarif für Rinden enthält.
München, den 11. Oktober 1890. (2283)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit wird Mineralwasser in die Stückgutklasse 3 und Wagenladungsklasse 12 aufgenommen.
Ausserdem werden die Stationen Recklinghausen, Kreuzburg i/Oberschles., Schweidnitz und Jastrow in den Tarif einbezogen.
Altona, den 15. Oktober 1890. (2284)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 20. Oktober 1890 wird die Station Löhne (Westfalen) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in den direkten Vieh- etc. Verkehr Bromberg-westliche Staatseisenbahnen einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Bromberg, den 13. Oktober 1890. (2285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. Oktober l. J. werden im inneren Badischen, im Südwestdeutschen, Badisch-Nassauischen, Badisch-Württembergischen, Badisch-Bayerischen, Belgisch-Südwestdeutschen, Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen sowie im Deutsch-Französischen Güterverkehre, ferner beziehungsweise auf Grund der Saarkohlentarife Nr. 5 und 6 und des Süddeutschen Kohlentarifs (für Böhmen etc.) die Artikel Braunkohlen, Steinkohlen und Steine der Spezialtarife II und III nach und von Freiburg-Wiehre, insoweit der Verkehr sich über Freiburg-Hauptbahnhof bewegt, zu den für letztere Station bestehenden Sätzen abgefertigt.
Karlsruhe, den 12. Oktober 1890. (2286)
Generaldirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt die erste Abtheilung des Heftes 3 der Verbandstarife in Kraft. Dieselbe enthält die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr (ausgenommen den Seehafenverkehr) zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover sowie der Oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnen andererseits und ist zu 0,65 ℳ das Stück von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.
Die in dieser Tarifabtheilung enthaltenen Frachtsätze für die Schweizerischen Stationen Romanshorn und Rorschach finden erst vom 1. Mai k. J. ab Anwendung.
Die 2. Abtheilung des Heftes 3, welche dem Verkehre mit den West- und Mittelschweizerischen Bahnen zu dienen bestimmt ist, wird erst später zur Ausgabe gelangen.
Karlsruhe, den 13. Oktober 1890. (2287)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt die 1. Abtheilung des Heftes 1 der Verbandstarife in Kraft. Dieselbe enthält die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr (ausgenommen den Kohlen- etc. Verkehr) zwischen den Stationen der Rheinisch-Westfälischen und der Ostschweizerischen Eisenbahnen und ist zu 1 ℳ 20 ₰ das Stück von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.
Durch diese Tarifabtheilung wird der seit dem 1. Februar 1888 in Geltung stehende Tarif für die Beförderung metallurgischer Erzeugnisse zwischen Rheinisch-Westfälischen und Ostschweizerischen Stationen nebst Nachtrag I vom 10. Januar 1889 aufgehoben und ersetzt, mit alleiniger Ausnahme der Frachtsätze für Station Grafenberg (Direktionsbezirk Elberfeld), welche bis auf weiteres noch fortbestehen.
Soweit die neuen Frachtsätze höher sind als diejenigen des Tarifes vom 1. Februar 1888, bleiben letztere noch bis Ende Januar 1891 in Kraft.
Die 2. Abtheilung des Heftes 1, welche dem Verkehre mit den West- und Mittelschweizerischen Bahnen dienen soll, wird später zur Ausgabe kommen.
Karlsruhe, den 13. Oktober 1890. (2288)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Vom 18. Oktober d. J. ab findet der Ausnahmetarif 21 für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben im Verkehre mit der Eisenberg-Crossener Eisenbahn Anwendung auf die Artikel Kies, Grand und Sand.
Erfurt, den 13. Oktober 1890. (2289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Bayerisch-Elsässisch-Lothringischer Tarif vom 1. Mai 1882. Mit sofortiger Wirksamkeit wird zwischen Geiselhöring und Devant-les-Ponts ein Frachtsatz von 3,00 ℳ für 100 kg für Güter des Spezialtarifs I eingeführt.
München, den 9. Oktober 1890. (2290)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 15. Oktober l. J. ab wird die neueröffnete Station Amsterdam-Petroleumhafen der Holländischen Eisenbahngesellschaft und der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu den Frachtsätzen für Amsterdam zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 0,17 ℳ pro 1000 kg in den Niederländisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 aufgenommen.
München, den 9. Oktober 1890. (2291)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. April 1889 für den Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort-Hafen. Mit dem 20. d. Mts. wird die Zeche ver. Aufgottgewagt bei Nierenhof in den vorbezeichneten Tarif mit einem Frachtsatze von 18,50 ℳ für 10 t nach allen drei Häfen aufgenommen.
Köln, den 13. Oktober 1890. (2292)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 15. d. Mts. tritt zu den Heften B 1—7 des Gütertarifs vom 1. April 1888 für den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die am 1. November d. J. zur Eröffnung kommenden neuen Güterbahnhöfe Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk, sowie für die Station Amsterdam-Petroleumhafen, und Frachtstückgutsätze für die Station Deutzerfeld, ferner Bestimmungen über Aufhebung des Frachtgutverkehrs auf den Stationen Düsseldorf K. M. und Düsseldorf Rh., über die am 15. d. Mts. in den Verwaltungsbezirken der Niederländischen Bahnen eintretenden Veränderungen und endlich Berichtigungen zum Tarifhefte B 7. Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen sowie in unserem Geschäftslokale zu haben.
Köln, den 14. Oktober 1890. (2293)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rumänische Eisenbahnen. Am 15. Oktober tritt Nachtrag I zum Kilometerzeiger in Kraft. Preis 10 bani. (2294)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Station Friedenau wird vom 16. Oktober 1890 ab auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden. (2295)
Magdeburg, den 14. Oktober 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 40 Stück Lokomotiv-Radreifen aus Tiegelgussstahl, desgleichen von 40 Sprengringen aus Flussstahl ist zu vergeben. Bedingungen und Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ von unserem Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die verlangte Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 27. d. Mts. dahier einzureichen.
Giessen, den 14. Oktober 1890. (2296)
Grossherzogliche Direktion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung eines vollständig eingerichteten Wärterhäuschens aus verzinktem Wellblech von 1,70—1,80 m Breite und 2,40—2,50 m Länge im Lichten soll vergeben werden. Angebote, welchen Zeichnung beizufügen, sind unter Angabe der Lieferfrist bis zum 27. Oktober dahier einzureichen.
Giessen, den 15. Oktober 1890. (2297)
Grossherzogliche Direktion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 14 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Donnerstag, den 6. November 1890, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das Maschinentechnische Büreau Berlin W. Königgrätzerstr. 132 einzureichen. Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder 50 ₰ in 10 Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. November 1890.
Berlin, den 15. Oktober 1890. (2298MG)
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)





Anti-Elementum.

Die beste, billigste, dauerhafteste, feuer- und wetterfesteste aller **Dachbedeckungen**, seit Jahren bewährt, für alle Dächer passend, liefert unter langjähriger Garantie die

Frankfurter Anti-Elementum-Fabrik
W. Seck, Oberursel b. Frankfurt a. M.
Amtliche Zeugnisse, Prospecte gratis.
Vertreter gesucht.

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,

übernimmt die Ausführung

elektrischer Beleuchtungs-Anlagen

für

Bahnhöfe

sowie die Lieferung von Elektromotoren für

Drehscheiben und Schiebebühnen.

Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim

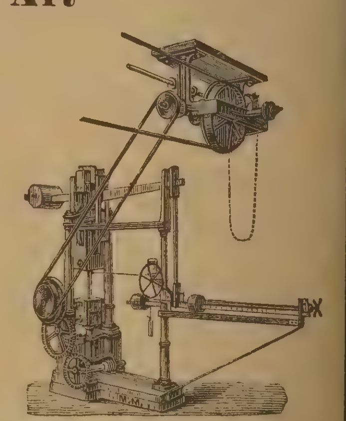
liefert als langjährige Specialität:

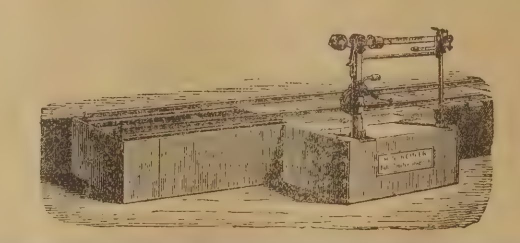
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art

Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen.
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.

Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf- und hydraulischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)

Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat (D. R.-P. 1525).
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.





Rootsgebläse,
Feldschmieden,
Schmiedeherde.

üfungsmaschinen.
Zähla pparat e.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 83. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 50.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Oktober 1890.

Inhalt:

Der Abschluss des Uebereinkommens über den Internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

I.

Am 14. d. Mts. ist zu Bern durch die Bevollmächtigten von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich und Russland, ferner der Niederlande, Luxemburgs, Belgiens und der Schweiz ein Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen, desgleichen ein Reglement über die Errichtung eines Centralamts, sowie ein Schlussprotokoll und ein Vollziehungsprotokoll unterzeichnet worden.

Es ist dies der endliche Abschluss von Verhandlungen, welche bereits im Jahre 1874 auf Initiative der Schweiz [1]) begonnen worden waren und deren einzelne Stadien wir seinerzeit unseren Lesern ausführlich mitgetheilt haben. [2]) Wir erinnern daran, dass — unter Zugrundelegung eines von der Schweiz vorgelegten vorläufigen Entwurfes [3]) und eines der Hauptsache nach auf den gleichen Anschauungen beruhenden, durch eine gemischte Kommission der betheiligten Ressorts ausgearbeiteten Deutschen Entwurfes — in den Jahren 1878, 1881 und 1886 mehrwöchentliche Konferenzen [4]) von fachmännischen Delegirten der vertragschliessenden Staaten zu Bern stattgefunden hatten, welche zur Ausarbeitung von Entwürfen der nunmehr — vorbehaltlich der Ratifikation — abgeschlossenen Staatsverträge geführt haben.

Indem wir uns vorbehalten, auf die Einzelheiten dieser in jeder Hinsicht hochwichtigen Vereinbarungen zurückzukommen, wollen wir hier nur kurz auf ihren Hauptinhalt und dessen wesentlichste Verschiedenheiten von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Betriebsreglements hinweisen.

[1]) Den Herren de Seigneux, damals Anwalt und später Präsident des Kassationshofes zu Genf, und Dr. Christ, Anwalt in Basel, gebührt das Verdienst der ersten Anregung dieses epochemachenden Werkes.

[2]) Siehe zuletzt Jahrg. 1884 Nr. 38 S. 489 und Nr. 39 S. 505, wo sich der Wortlaut des Uebereinkommens abgedruckt findet.

[3]) Als dessen Urheber wird der um die Schweizerische Gesetzgebung, namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hochverdiente Professor Dr. Fick in Zürich genannt, welcher auch an den Konferenzberathungen betheiligt war.

[4]) Den Vorsitz führten die jeweiligen Chefs des Schweizerischen Eisenbahndepartements: 1878 der — leider bald darauf verstorbene — Bundesrath Heer, 1881 Bundesrath Bavier und 1886 Bundesrath Welti. — Als Delegirte des Deutschen Reiches fungirten bei sämmtlichen vorbereitenden Konferenzen: die Geheimen Ober-Regierungsräthe Dr. Gerstner vom Reichs-Eisenbahnamt und Dr. Meier vom Reichs-Justizamt, sowie der Ober-Regierungsrath Rutz von der Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen. An den Berathungen der ersten Konferenz hatte auch der inzwischen in das Ministerium

Das Uebereinkommen schafft, indem es das innere Recht der vertragschliessenden Staaten unberührt lässt, für deren gegenseitigen Eisenbahn-Güterverkehr ein der Willkür der Bahnen wie des Publikums entzogenes gemeinsames Recht (Art. 1. 4). Voraussetzung der Anwendung dieses Rechts ist die Beförderung des Gutes mittelst der Eisenbahn[5]) aus einem der kontrahirenden Staaten nach dem Gebiete des andern auf direkten Frachtbrief. Das Formular des internationalen Eisenbahn-Frachtbriefes ist im allgemeinen demjenigen des Deutschen Betriebsreglements nachgebildet; indess ist das Duplikat obligatorisch, und sind nachträgliche Verfügungen des Absenders von Vorzeigung des Duplikats abhängig gemacht (Art. 15). Auch hinsichtlich der Eingehung, sowie des Inhalts und der Ausführung des Eisenbahn-Frachtvertrages begegnen wir im wesentlichen überall unseren heimischen Grundsätzen. Doch haben diese letzteren recht erhebliche Modifikationen erlitten, welche nicht allein als Zugeständnisse an die Rechtsanschauungen anderer Staaten und an die besonderen Bedürfnisse des internationalen Rechtes zu betrachten sind, sondern auch wesentliche Konzessionen an berechtigte Wünsche des Publikums enthalten.[6])

So beruht zunächst die Pflicht der Eisenbahn zur Annahme und Weiterbeförderung des Gutes (Art. 5. 27) allerdings auf den uns geläufigen Anschauungen. Sie gewinnt aber im internationalen Verkehr eine besonders weittragende Bedeutung, indem dadurch unter den transportirenden Bahnen, auch ohne deren Willen, eine Gemeinschaft entsteht, welche nicht nur bezüglich der Kreditirung der Fracht, sondern namentlich auch in der Gesammthaftung der ganzen Transportstrecke[7]) für Verlust, Beschädigung und Verzögerung des Gutes ihre Wirkungen äussert.

Das Bestreben, die aus einer derartigen gesetzlichen Gemeinschaft hervorgehenden gegenseitigen Beziehungen der Bahnen möglichst zu regeln und die letzteren gegen die daraus unter Umständen zu befürchtenden Nachtheile sicher zu stellen, ist im Uebereinkommen vielfach zum Ausdruck gekommen. Dahin gehören namentlich die Bestimmungen:

über die Verpflichtung der Empfangsbahn zur Einziehung der Fracht und zur Geltendmachung des der Eisenbahn am Gute zustehenden Pfandrechts, auch zu Gunsten der Vorbahnen (Art. 20 ff.), —

über die Unzulässigkeit der Pfändung der aus dem Gemeinschaftsverhältniss entspringenden Forderungen, sowie des rollenden Materials und dessen Inhalts, durch Erkenntnisse anderer Gerichte als derjenigen des Landes, welchem die forderungsberechtigte Eisenbahn bezw. die Eigenthümerin jenes Materials angehört (Art. 23, Abs. 4 u. 5), —

über das Rückgriffsverfahren mangels anderweiter Vereinbarungen unter den Eisenbahnen (Art. 47 ff.), — endlich

über die Errichtung eines Centralamts (Art. 57 und Reglement für das genannte Amt), insofern diese zur Erleichterung und Sicherung des Vollzuges des Uebereinkommens bestimmte Behörde unter anderem[8]) die Aufgabe hat, nicht nur auf Verlangen Entscheidungen über Streitigkeiten unter den Bahnen abzugeben, sondern auch die durch den internationalen Transport bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen zu erleichtern. In Art. III des erwähnten Reglements ist namentlich ein Verfahren zur Betreibung der Forderungen unter den Bahnen vorgesehen, durch welches im Falle fortgesetzter unbegründeter Zahlungsweigerung der Staat, welchem die säumige Eisenbahn angehört, vor die Alternative gestellt wird, dieselbe aus der Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen zu streichen oder aber für sie Garantie zu leisten. Auch die Bestimmungen über Aufstellung und Abänderung jener Liste (Art. 1. 58) verfolgen unter anderem den Zweck, Bahnen, welche sich zu der erwähnten Transportgemeinschaft nicht eignen, auszuschliessen.

---

der öffentlichen Arbeiten berufene damalige vortragende Rath im Reichs-Eisenbahnamt Dr. von der Leyen theilgenommen. Bei dem nunmehr erfolgten diplomatischen Abschluss, welcher die Entwürfe der dritten Konferenz vom Jahre 1886 ohne irgend welche Aenderung des Inhaltes in Staatsverträge umgewandelt hat, war Deutschland durch seinen Gesandten in Bern, Herrn von Bülow, vertreten. — Delegirte für Oesterreich-Ungarn waren bei den fachmännischen Konferenzen die Ministerialräthe Ritter von Pollanetz, Dr. Steinbach, Kilenyi und Dr. Herich, sowie die Generaldirektionsräthe Dr. Lange von Burgenkron und Zehetner. Die Herren Meier und Lange haben leider den Abschluss des Uebereinkommens nicht mehr erlebt.

[5]) Allerdings ist das Geltungsgebiet des Uebereinkommens auf den Verkehr unter denjenigen Bahnen beschränkt, welche in der beigegebenen Liste aufgeführt sind. Allein dieses Verzeichniss umfasst thatsächlich alle Bahnen, welche für den internationalen Verkehr von Erheblichkeit sind.

[6]) Hierher gehört namentlich die von Deutschland von vornherein vorgeschlagene Abschaffung der Maximal-Entschädigungssätze.

[7]) Unter der dem Deutschen Rechte nachgebildeten Beschränkung der Passivlegitimation auf die erste, die letzte und die schuldtragende Bahn.

[8]) Weitere Funktionen des von der Schweiz zu organisirenden Centralamts sind: die Entgegennahme, Weitergabe und Veröffentlichung aller für den internationalen Verkehr wichtigen Mittheilungen der Eisenbahnen und der Regierungen, sowie die selbständige Sammlung, Bearbeitung und Publikation derartigen Materials. Zu letzterem Zwecke kann das Amt auch eine Zeitschrift herausgeben. Ausserdem soll dasselbe die geschäftliche Behandlung etwaiger auf die Aenderung des Uebereinkommens zielenden Anträge in die Wege leiten und erforderlichenfalls den Zusammentritt einer neuen Konferenz, welche übrigens ohnehin spätestens alle 3 Jahre stattfindet (Art. 59), vorschlagen.

(Schluss folgt.)

Ein 50jähriges Dienstjubiläum.

Der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.), Herr Franz Carl Rennen, feierte am 13. d. Mts. sein 50jähriges Amtsjubiläum. Die Verehrung und Liebe, deren sich der Jubilar erfreut, fanden an diesem Tage in hohem Maasse ihren Ausdruck in dem Wetteifer aller dem Jubilar Nahestehenden, ihren grossen Antheil an diesem seltenen Glück, welches dem Gefeierten beschieden ward, zum vollen Ausdruck zu bringen.

Wir entnehmen der „Kölnischen Zeitung" über die schöne Feier folgendes:

„Das Direktionsgebäude der Linksrheinischen Eisenbahn hatte Fahnenschmuck angelegt. Im Civilkasino wurde dem Gefeierten zu Ehren ein Fest veranstaltet, an welchem zahlreiche, in hervorragenden amtlichen und bürgerlichen Stellungen lebende Männer der Provinz wie der Stadt Köln theilnahmen und auf dem eine Stimmung herrschte, wie sie schöner, würdiger und froher nicht gedacht werden kann. Die höheren Beamten, welche während der fünfzig Jahre, die Herr Rennen heute vollendete, unter ihm gewirkt haben, überreichten ihm ein prachtvolles Album mit ihren Photographien und eine Glückwunschadresse. Ebenfalls in einer von Künstlerhand ausgeführten Adresse brachten die Subaltern- und Unterbeamten der Rheinischen Eisenbahn, 7000 an der Zahl, ihrem ersten Chef den Zoll der Liebe und Verehrung dar. Auch zahlreiche, zum Theil auf die amtliche Stellung des Jubilars hindeutende kostbare Gebilde der Blumenbindekunst wurden ihm zum Geschenk gemacht. Der Jubilar ist am 25. Februar 1818 zu Obercassel als der Sohn des Notars Rennen geboren. Er besuchte die Gymnasien zu Cleve und Köln, studirte in Bonn die Rechte und trat im Oktober 1840 als Auskultator bei dem Landgericht in Köln ein, wo er später als Assessor bei der Staatsanwaltschaft thätig war. Nach einiger Zeit verliess er die Gerichtsbeamtenlaufbahn und trat bei der Königlichen Regierung in Trier ein. Im Jahre 1848 wurde er zum Landrath in Saarbrücken ernannt und zugleich als Mitglied und Justitiar in die dortige Königliche Eisenbahndirektion berufen. Seine hervorragende Befähigung als Verwaltungsbeamter, sein rastloses Schaffen und seine Willensstärke, die zu bekunden sich ihm in den beiden Stellungen, welche er bis 1855 innehatte, fortgesetzt Gelegenheit bot, lenkte die Aufmerksamkeit der Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auf ihn. Es wurde ihm das Amt des Spezialdirektors, der ersten leitenden Stelle der Verwaltung der Gesellschaft, übertragen.

In diesem Amte, welches ihm reiche Arbeit und grosse Verantwortung brachte, wirkte er ein Vierteljahrhundert voll aufopfernder Hingebung. In seinem Fleiss und seiner strengen Ordnungsliebe fanden die ihm unterstellten Beamten das nachzuachtende Vorbild; seine geschäftlichen Einrichtungen zeichneten sich bei aller möglichen Einfachheit durch angenehme Uebersichtlichkeit aus. Die Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn konnte damals unter den vielen Eisenbahnverwaltungen als eine mustergültige hingestellt werden. Bei der vor 10 Jahren am 1. April stattgehabten Verstaatlichung der auf 250 Meilen ausgedehnten Rheinischen Eisenbahn wurde Herrn Rennen für den gleich grossen Linksrheinischen Eisenbahn-Direktionsbezirk von Allerhöchster Stelle die oberste Leitung übertragen. Wie er hier auf der einen Seite die Interessen des Staates mit voller Berufstreue wahrte, so trat er auf der andern, soweit es ihm seine Stellung ermöglichte, gern für die zahlreichen Wünsche der Handeltreibenden und Industriellen ein. Sein biederer Charakter und seine grosse Liebenswürdigkeit machten ihn in allen Gesellschaftskreisen beliebt, und wo es sich um edle, patriotische und menschenfreundliche Zwecke handelte, fand man allezeit seine freudige Mitwirkung. So finden wir Herrn Rennen in den Vorständen einer ganzen Reihe edle, wohlthätige und schöne Zwecke verfolgender Gesellschaften, unter anderen in denen des Central-Dombauvereins, des St. Mariahospitals, der Kölner Beamtenvereinigung, des Verschönerungsvereins, des Eifelvereins und der Aktiengesellschaft Flora. Es konnte bei der grossen Beliebtheit und der opferwilligen, in so viele Kreise ausstrahlenden Wirksamkeit des Herrn Rennen nicht fehlen, dass man allenthalben in der Jubelfeier eine willkommene Gelegenheit erblickte, um dem hochgeschätzen Manne Liebe, Verehrung und Dankbarkeit freudig zu bekunden. Die Kollegen des Herrn Rennen im Vorstand des Kölner Eifelklubs überbrachten die Glückwünsche dieses Vereins und eine künstlerische Gedenkadresse zum Dank für dessen erfolgreiches Wirken im Interesse der Hebung der Eifel überhaupt und des Kölner Vereins im besonderen. Ferner überbrachte eine aus den Herren Direktor A. Servaes, Kommerzienrath C. Lueg, Fabrikbesitzer F. Clouth und Generalsekretär Dr. W. Beumer bestehende Abordnung des Wirthschaftlichen Vereins eine Adresse, welche auch in künstlerischer Weise aufs reichste ausgestattet und durch ihren herzlichen Ausdruck aufrichtig dankbarer Gesinnung ein werthvolles Andenken für den Gefeierten bleiben dürfte."

Elektrische Bahnen in Budapest.

In der Ungarischen Hauptstadt befinden sich seit 1. August 1889 einige elektrische Strassenbahnen, über deren Anlage und Betriebsverhältnisse die „Deutsche Bauzeitung" (Nr. 83 vom 15. Oktober d. J.) auf Grund einer von der Bau- und Betriebsunternehmerin dieser Bahnen, der Firma Siemens & Halske, veröffentlichten Druckschrift folgendes mittheilt:

Zur Zeit besitzt Budapest 3 Linien mit elektrischem Betriebe: die Stationsgassenlinie, 2.5 km lang, wovon 1 km eingeleisig, 1,5 km zweigeleisig ausgeführt sind; die Podmaniczkygassenlinie, 3,5 km lang, ebenfalls theils ein-, theils zweigeleisig und endlich die durchgehends zweigeleisig hergestellte Ringstrassenlinie, deren Bau heute noch nicht abgeschlossen ist. Eine fernere Linie, die Friedhofslinie, befindet sich im Bau, während die Anlage von noch 2 weiteren Linien beabsichtigt ist. Die von den Linien berührten Strassen gehen bis auf 7,33 m Pflasterbreite für eingeleisige und 11,19 m Breite für zweigeleisige Anlage hinunter; der kleinste Halbmesser, welcher angewendet worden, beträgt 25 m.

Die Betriebsweise der Bahnen bildet eine Neuheit. Die Wagen bewegen sich weder unabhängig von der Maschinenanlage, noch wird denselben der Strom oberirdisch oder durch die Fahrschienen zugeführt. Zu seiner Zuführung ist vielmehr unter einer Schiene des Geleises ein Kanal angelegt, welcher die Leitung aufnimmt, die durch einen Schlitz hindurch mit dem Wagen in Verbindung gebracht wird. Sowohl die Anlage dieses Kanals als die Herstellungsweise des Schlitzes sind mit besonderem technischen Geschick ausgeführt. Als Oberbau ist in den bekannten Haarmann'schen Doppelschienen ähnlicher eiserner Oberbau verwendet und die Spurrille zwischen den beiden Schienen bildet den Schlitz. Die Schienen sind indessen nicht im Strassengrunde, sondern auf gusseisernen Stühlen gelagert, welche in Abständen von 1,20 m gestellt sind. Diese Stühle, eigentlich Rahmen, haben eine Breite und Höhe, dass sie eine freie Oeffnung von 33 cm Höhe und 28 cm Höhe umrahmen, welche mit dem unterirdischen Kanal hinsichtlich der Umrisslinie übereinstimmt. Letzterer in Beton hergestellt, setzt sich daher aus einzelnen Stücken von rund 1,20 m Länge zusammen, deren Enden gegen 2 Stühle stossen. Da der Kanal wegen seiner Aufschlitzung im Scheitel von den Fahrschienen nicht gedrückt werden darf, müssen diese ausreichend stark sein, um sich auf die Länge von 1,20 m frei tragen zu können. Die Isolatoren für einen Doppelleitungskanal sind an die gusseisernen Stühle so angegossen, dass die Leitungen, welche den Querschnitt von L-Eisen haben, weder von oben gesehen, noch von hier aus berührt werden können. Die innere Kanalsohle liegt 57 cm, die äussere 70 cm unter Schienenoberkante; letzteres ist eine Höhe, bei der noch alle sonstigen Leitungen im Strassengrunde unberührt bleiben. Für die Trockenhaltung des Kanals sind an entsprechenden Stellen neben demselben Sammelschächte angebracht, denen das in den Kanal eingedrungene Tagewasser zufliesst.

Hinsichtlich der Einrichtung der Wagen ist nur zu erwähnen, dass die — sekundäre — Dynamomaschine unter dem Wagenfussboden zwischen den beiden Wagenachsen angeordnet ist und dass unter den Wagenperrons, in 4 Gruppen vertheilt, die Widerstände liegen, durch deren Ein- und Ausschaltung die Regelung der Wagengeschwindigkeit bewirkt wird. Die Verbindung zwischen Wagen und Leitung wird durch ein „Kontaktschiff" bewirkt, welches, der Bewegung des Wagens folgend, zwischen den beiden Leitungen im Kanal von jenen mit fortgezogen wird. Der elektrische Strom hat 300 Volt Spannung.

Zur Stromerzeugung dient eine Centralstation, in welcher vorläufig 3 Dampfmaschinen zu je 100 effektiven Pferdekräften aufgestellt sind, Compoundmaschinen mit Kondensation. Der Wagenpark umfasst 50 elektrische Maschinenwagen und 8 Beiwagen. Die stündliche grösste Fahrgeschwindigkeit ist seitens der Behörde auf 15 km festgesetzt; dieselbe muss aber in engen Strassen mit lebhaftem Verkehr auf 10 km, in Kreuzungen auf 6 km ermässigt werden, während sie in den Strassen der äussern Stadt um 3 km vermehrt werden kann. Es sind dies Geschwindigkeiten, welche eine so weit gehende Ausnutzung der Wagen gestatten, wie sie bei den Strassenbahnen anderer Städte nicht möglich ist, daher wesentlich zur Ermässigung der Betriebskosten beitragen. In der Schrift wird angegeben, dass die Zahl der Wagenkilometer eines Tages mit 16 stündigem Betriebe 120—130, ja sogar 150 erreicht.

Nach den vorstehenden Mittheilungen darf angenommen werden, dass mit dieser Anlage die endgültige Einbürgerung des elektrischen Betriebes für den Budapester Strassenbahnbetrieb sich verwirklicht hat, auf dem Europäischen Kontinent vielleicht das erste Beispiel von grösserer Bedeutung, welches früher oder später anderswo Nachahmung finden wird. Ueber die ökonomische Seite der Sache enthält die uns vorliegende Schrift keine Angaben; dagegen hebt sie als Vorzüge, welche dem elektrischen Betriebe eigen sind, folgende hervor: Geringere Länge der Wagen gegenüber den mit Pferden bespannten Wagen und deshalb verminderte Belastung des Strassenverkehrs; das Umkehren der Fahrrichtung erfordert kein Wenden bezw. kein Umlegen der Pferdebespannung, sondern nur eine Umsteuerung der Maschine, ist daher viel einfacher als bei jeder andern Betriebsweise; endlich ist die Sicherheit gegen Zusammenstoss mit anderm Fuhrwerk oder gegen das Ueberfahren von Fussgängern die denkbar grösste, weil der Führer den Wagen durch die Drehung der Schaltkurbel rückläufig machen und denselben daneben noch bremsen kann; die Zeit bis zum Stillstand des Wagens erscheint daher aufs äusserste eingeschränkt.

Die „Deutsche Bauzeitung" bemerkt, dass man diesen Vorzügen auch noch den weitern sehr wichtigen anreihen kann, dass der elektrische Betrieb die städtischen Strassen von einer grossen Menge Schmutz und von einem beträchtlichen, nervenzerstörenden Geräusch befreien würde. Es hätte demnach beinahe etwas Unverständliches, dass sich die Pferdebahngesellschaften bisher so sehr spröde gegen die Einführung des elektrischen Betriebes verhalten, wenn nicht auch Gründe gegentheiliger Art vorlägen. Einer derselben und zwar ein ziemlich schwerwiegender ist auch leicht zur Hand: Wenn der elektrische Betrieb versagt, oder wenn eine Entgleisung stattfindet, entsteht in den verkehrsreichen Strassen leicht eine unerträgliche Störung des gewöhnlichen Verkehrs, weil der elektrische Wagen minder leicht wieder flott gemacht werden kann, als der mit Pferden bespannte Wagen; schon sein viel grösseres Gewicht verhindert dies, noch mehr aber seine Unlenksamkeit, wenn er schienenlos geworden. — Wer es beobachtet, wie häufig Entgleisungen stattfinden und mit welch geringem Zeitverlust das Wiedereinfahren ins Geleis bei Pferdebespannung sich vollzieht, welch bedeutende Störungen sich für den gewöhnlichen Verkehr schon durch einen solchen auf nur einige Minuten Dauer beschränkten Unfall in verkehrsreichen Strassen ergeben, kann sich das Bild eines schiffbrüchig daliegenden elektrischen Wagens mit seiner Umgebung leicht ausmalen. Wahrscheinlich wird dann seine „Meinung" für den elektrischen Betrieb ein wenig abgeschwächt.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1889 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.

Für das Jahr 1889 liegen von 91 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Achsen bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche und Anbrüche vor. Der Beobachtung unterlagen 1 102 722 (im Vorjahre 1 055 080) Achsen, darunter 779 643 = 70,7 % (710 803 = 67,4 %) aus Stahl und 211 061 = 19,2 % (223 736 = 21,2 %) aus Eisen. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Brüche betrug in den Bezirken von 32 (35) Verwaltungen zusammen 166 (185). Unter den gebrochenen 28 Lokomotivachsen befanden sich 18 Treibachsen, während von den gebrochenen 30 Tenderachsen und 166 Wagenachsen 27 bezw. 37 Bremsachsen waren. Dem Materiale nach bestanden von den gebrochenen 166 Achsen 20 aus Tiegelgussstahl, 6 aus Martinstahl, 30 aus Bessemerstahl, 3 aus Puddelstahl, 20 aus Feinkorneisen und 84 aus Schmiedeeisen.

Das Verhältniss der gebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug bei den Lokomotivachsen 0,043 (0,049) %, bei den Tenderachsen 0,059 (0,044) %, bei den Wagenachsen 0,010 (0,013) %, überhaupt 0,015 (0,017) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,012 (0,012) %, Martinstahl 0,0049 (0,0025) %, Bessemerstahl 0,0080 (0,012) %, Puddelstahl 0,0044 (0,0075) %, Feinkorneisen 0,020 (0,0088) % und aus Schmiedeeisen 0,074 (0,084) %.

Die mittlere Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahl-Achsen 14 (16) Jahre, bei den Martinstahl-Achsen 11 (11) Jahre, bei den Bessemerstahl-Achsen 15 (15) Jahre, bei den Puddelstahl-Achsen 22 (24) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 23 (19) Jahre und bei jenen aus Schmiedeeisen 24 (23) Jahre.

In dem vorliegenden Berichtsjahre sind — wie im Vorjahre — die meisten Brüche bei voller Fahrt auf freier Strecke eingetreten; dieselben betrugen in Prozenten der Gesammtzahl 44,57 gegen 34,60, sind mithin gegen das Vorjahr erheblich gestiegen. Ebenso sind die Brüche beim Durchfahren eines Bahnhofes und bei einer Entgleisung oder einem Zusammenstosse verhältnissmässig gestiegen; dieselben betrugen in Prozenten der Gesammtzahl 33,13 (31,89) bezw. 4,22 (3,25).

Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Eil- und Personenzügen 28 = 16,87 % (29 = 15,68 %), in gemischten Zügen 6 = 3,61 % (9 = 4,87 %), in Güterzugen 114 = 68,67 % (139 = 75,13 %), in Arbeitszügen — (4 = 2,16 %) und in dem Verschubsdienste 5 = 3,01 %.

Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt: 1. von der Inbetriebnahme an bei den Lokomotiven 338 400 (370 300), bei Tendern 372 500 (473 100) und bei Wagen 403 000 (339 720); 2. seit der letzten Revision bei Lokomotiven 32 270 (25 430), bei Tendern 22 520 (39 330) und bei Wagen 47 260 (14 570).

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen in Kilogramm: 1. bei normaler Belastung bei den Lokomotivachsen 10 650 (10 230), bei den Tenderachsen 7 740 (7 890) und bei den Wagenachsen 7 220 (7 440); 2. zur Zeit des Bruches: bei den Lokomotivachsen 10 650 (10 230), bei den Tenderachsen 6 970 (7 320) und bei den Wagenachsen 6 780 (6 570).

Von den im Berichtsjahre gebrochenen 166 (185) Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 89 = 54 % (110 = 59 %), in der Nabe selbst 46 = 27 % (31 = 16 %), dicht an der Nabe 21 = 13 % (26 = 14 %), im Schafte 8 = 5 % (10 = 6 %) und an der Kurbel 2 = 1 % (5 = 3 %). Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 86 Fällen = 52 % (82 Fällen = 44 %), auf einen alten Anbruch, in 22 Fällen = 13 % (24 Fällen = 13 %) auf einen Fehler im Material, in 13 Fällen = 8 % (9 Fällen = 5 %) auf Heisslaufen und in 5 Fällen = 3 % auf einen Zusammenstoss oder eine Entgleisung.

Die Anzahl der im Jahre 1889 in den Bezirken von 27 Verwaltungen zur Aufzeichnung gekommenen Achsanbrüche betrug 1 250 (1 403), hierunter 96 (136) an Lokomotiven, 214 (194) an Tendern und 940 (1 073) an Wagen. Von den angebrochenen Achsen bestanden 35 aus Tiegelgussstahl, 3 aus Martinstahl, 203 aus Bessemerstahl, 9 aus Puddelstahl, 288 aus Feinkorneisen und 644 aus Schmiedeeisen, während von 68 Achsen das Material unbekannt war. Das Verhältniss der angebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug und zwar bei den Lokomotivachsen 0,750 (0,210) %, bei den Tenderachsen 0,424 (0,393) % und bei den Wagenachsen 0,095 (0,114) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,020 (0,018) %, aus Martinstahl 0,001 (0,002) %, aus Bessemerstahl 0,054 (0,069) %, aus Puddelstahl 0,013 (0,031) %, aus Feinkorneisen 0,285 (0,405) % und aus Schmiedeeisen 0,569 (0,303) %. Die Anbruchsstelle befand sich bei 417 (406) Achsen im Schenkel, 63 (23) dicht an der Nabe, 150 (153) in der Nabe selbst, 26 (11) im Schafte und bei 7 (7) Achsen an der Kurbel.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebergang der zu dem Unternehmen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn gehörenden Strecken in den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen, sowie den Uebergang einiger Strecken der Niederländischen Staatseisenbahnen in den Betrieb der Holländischen Eisenbahn. Am 15. d. Mts. ist die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn gehörenden Strecken an die Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen übergegangen; mit dem gleichen Tage sind ferner die bisher im Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahnen gewesenen Linien Leeuwarden-Stavoren (50,449 km) und Dordrecht-Elst mit Abzweigung nach Ressen-Bemmel (95,602 km) in den Betrieb der Holländischen Eisenbahn übergegangen.

Infolge dessen erlischt von dem genannten Zeitpunkte ab die Vereins-Mitgliedschaft der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft und es sind gleichzeitig die Strecken der bisherigen Niederländischen Rhein-Eisenbahn als Vereinsbahnstrecken der Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zu betrachten; ferner werden die Strecken Leeuwarden-Stavoren und Dordrecht-Elst nebst Abzweigung nach Ressen-Bemmel den Vereinsbahnstrecken der letztgenannten Generaldirektion ab- und den Vereinsbahnstrecken des Administrationsrathes der Holländischen Eisenbahngesellschaft zugerechnet.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 40,43 km lange Strecke Kassa (Kaschau)-Torna der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche voraussichtlich in diesem Monat dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4080 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 4121 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 4130 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 4144 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 4174 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der zu dem Unternehmen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn gehörenden Strecken in den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen, sowie den Uebergang einiger Strecken der Niederländischen Staatseisenbahnen in den Betrieb der Holländischen Eisenbahn (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Billige Eisenbahnverbindung mit den Vororten.

Ein hiesiges Blatt hatte die Nachricht gebracht, Se. Majestät der Kaiser habe dem Chef der Preussischen Eisenbahnverwaltung gegenüber sein lebhaftes Bedauern darüber ausgesprochen, dass das ihm unterstellte Ressort bis jetzt zu wenig gethan habe, um den unbemittelten Klassen in den grossen Centren betreffs der Wohnungsfrage wesentliche Erleichterungen zu schaffen. Dem Monarchen liege sehr daran, dass durch thunlichst bequeme und billige Kommunikationen mit den Vororten es dem kleinen Manne ermöglicht werde, sich dort für geringes Geld luftige und geräumige Wohnungen zu verschaffen.

Diese Mittheilung entbehrt, wie der „D. Reichs- u. Preuss. Staats-Anzeiger“ zu erklären ermächtigt ist, jeder thatsächlichen Begründung. — Der „Aktionär“ bemerkt zu jenem Artikel:

Der Herr Staatsminister von Maybach hat seit seiner Rückkehr vom Urlaube keine Audienz bei Sr. Majestät dem Kaiser gehabt; sein andauerndes, wenngleich in der Besserung befindliches Leiden hat ihn sogar verhindert, an dem Kronrathe und an den Ministerberathungen theilzunehmen, die in den letzten Tagen stattgefunden haben. Ebensowenig hat Se. Majestät der Kaiser Gelegenheit genommen, mit Herrn von Maybach über den Vorortverkehr in schriftliche Verhandlungen zu treten. Dazu liegt auch keinerlei Veranlassung vor. Der Herr Minister steht in Sachen des Vorortverkehrs in seinen Beziehungen zur Arbeiter-Wohnungsfrage durchaus auf dem Standpunkte, der Sr. Majestät dem Kaiser zugeschrieben wird, und zahlreiche Maassnahmen auf

diesem Gebiete könnten auch diejenigen davon überzeugen, welche dies zu ignoriren belieben.

Beförderung gebührenpflichtiger Privattelegramme in Eisenbahn-Verkehrsangelegenheiten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 30. September d. J. den nachstehenden Erlass an die Königlichen Eisenbahndirektionen, sowie an das Königliche Eisenbahnkommissariat, dem letzteren zur Mittheilung an die Privat-Eisenbahnverwaltungen, gerichtet:

Die von Eisenbahndienststellen in Eisenbahn-Verkehrsangelegenheiten aufgegebenen, gebührenpflichtigen, gemäss § 2 des Reglements über die Benutzung des innerhalb des Deutschen Reichs-Telegraphengebiets gelegenen Eisenbahntelegraphen vom 7. März 1876 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 156) der Reichs-Telegraphenanstalt, wenn eine solche am Aufgabeorte vorhanden, zuzuführenden Privattelegramme sind in Zukunft, wie ich im Einvernehmen mit dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts bestimme, zur leichteren Kenntlichmachung mit der Unterschrift und dem Stempel der Aufgabestelle zu versehen und durch die Bahnhofs-Verbindungsleitung oder, wo eine solche nicht besteht, durch besondere Boten auf Kosten des Aufgebers dem Reichs-Telegraphen zuzuführen. Die vollen Gebühren sind der Reichs-Telegraphenverwaltung zu überweisen.

Unfälle und Verspätungen im Monat August d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 17 Zusammenstösse in Stationen und 201 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 221 Personen verunglückt, sowie 81 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 113 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, je eine Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, je 3 Verletzungen auf die Hessische Ludwigsbahn und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, je 2 Verletzungen auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 140 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 getödtet und 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 15 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 40 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 134,89 km Betriebslänge und 968 504 039 geförderten Achskilometern) 232 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Köln (rechtsrh.) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 527,49 km Betriebslänge und 32 091 008 geförderten Achskilometern) 16 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn, auf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn (einschliesslich Glasow-Berlinchen) und auf der Hessischen Ludwigsbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Nach der ebenfalls vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat August d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 810,91 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 2 004 Schnellzüge, 2 347 Personenzüge und 208 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 559. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 224 795 Zugkm, 304 165 062 Achskm. Von den Verspätungen wurden 1 792 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 767 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 194,52 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 9,10 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 2 191 Anschlüsse versäumt (gegen 1 794 in demselben Monat des Vorjahres und 1 497 im Vormonat). Bei 11 Bahnen sind Zugverspätungen und Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckar-Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Werrabahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Hessische Ludwigsbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche infolge Ueberfluthung der Geleise und theilweiser Zerstörung des Bahnkörpers durch Wolkenbrüche ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesem Grunde sind 43 Züge ganz und 34 Züge streckenweise ausgefallen sowie 43 Anschlüsse verfehlt.

Betriebseröffnungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. sind die schmalspurigen Lokalbahnen Ludwigshafen a. Rhein-Dannstadt und Ludwigshafen a. Rhein-Frankenthal für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Sächsische Staatsbahnen. Am 20. d. Mts. ist die von der Kamenz-Pirnaer Staatseisenbahn abzweigende 7,95 km lange normalspurige Sekundärbahn Kamenz-Elstra mit den Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Wiesa bei Kamenz, Thonberg-Prietitz und Elstra (Endstation) nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung dem allgemeinen Verkehr übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Vom 20. d. Mts. ab können auf Station Borek und den Haltestellen Biadki, Gora, Kankel, Kossowo, Kuklinow, Lonkocin, Sandberg und Wojciechowo auch schwerwiegende Fahrzeuge ver- und entladen werden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. d. Mts. ist die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Biskupitz auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Fahrzeuge können daselbst nicht ver- bezw. entladen werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Linie Leipzig-Zeitz zwischen den Stationen Plagwitz-Lindenau und Knauthain gelegene Haltestelle Gross-Zschocher (Preussische Staatsbahn) wird am 1. November d. J. für den Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Der Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist die bisher nur für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eingerichtete Station Friedenau am 16. d. Mts. auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet worden.

Grossherzoglicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Oldenburg. Am 15. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshafen belegene Haltepunkt Südende für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Lohne der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen hat die Bezeichnung „Lohne (Oldenburg)" erhalten.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1889 aus dem Personen- und Gepäckverkehr 2 346 140 ℳ, aus dem Güterverkehr 2 792 321 ℳ, für Ueberlassung von Bahnanlagen 127 079 ℳ, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 129 283 ℳ, aus Veräusserungen 1 429 ℳ, aus sonstigen Quellen 112 162 ℳ, zusammen 5 508 414 ℳ.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 347 427 ℳ, für die Bahnverwaltung 715 313 ℳ und für die Transportverwaltung 1 850 826 ℳ, zusammen 2 913 566 ℳ; der Ueberschuss beträgt mithin 2 594 848 ℳ.

Lokalbahn Deggendorf-Metten.

Unter dieser Firma ist eine Aktiengesellschaft mit 215 000 *M.* Kapital begründet worden, welche die genannte Lokalbahn erbauen und betreiben will.

Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Dem Verkehr von Norddeutschland nach den unteren Donauländern dienen zur Zeit folgende Tarife:

I. im direkten Eisenbahnverkehr:
 a) der Rumänisch-Norddeutsche Gütertarif,
 b) der Norddeutsch-Serbische Gütertarif;
II. der direkte Umschlagstarif über Wien Donau-Uferbahnhof nach Rumänien, Serbien, Bulgarien usw.;
III. der Norddeutsche Donau-Umschlagstarif über Passau/Regensburg Donaulände transito;
IV. der Norddeutsche Ausfuhrtarif nach den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen für Güter nach den unteren Donauländern;
V. der Deutsche Levantetarif über Hamburg seewärts.

Zur Erzielung eines vollkommenen Ueberblicks über den Umfang des gesammten Güterverkehrs nach den Balkanstaaten ist es erforderlich, auch von denjenigen Gütermengen genaue Kenntniss zu erlangen, welche nicht nach einem der vorgenannten Tarife direkt abgefertigt werden. Es haben deshalb die Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen bereits Anweisung erhalten, den zur Umkartirung gelangenden Verkehr mit Ausnahme des nach den Sätzen des Tarifs unter IV abgefertigten Verkehrs genau aufzuzeichnen und hierüber zu berichten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hat ihre Güterabfertigungsstellen angewiesen, über diejenigen Sendungen nach den unteren Donauländern, welche aus irgend einer Veranlassung nicht direkt abgefertigt oder an der Deutsch-Oesterreichischen Grenze umexpedirt, sondern

a) auf einer Verbandstation der oben genannten Tarife,
b) auf einer Oesterreichisch-Ungarischen Station Prag, Wien, Budapest, Predeal, Verciorova, Suczawa usw.

zur Umkartirug gelangt,

c) über einen Nordsee- oder Ostseehafen (mit Ausnahme der nach dem Tarif unter V abgefertigten Sendungen) ausgeführt worden sind,

Nachweisungen anzulegen und dieselben, vierteljährlich abgeschlossen, bis zum 5. des ersten Monats jeden Vierteljahrs dem Verkehrsbüreau einzureichen. Diese Nachweisungen müssen enthalten: das Datum, die Gattung und das Gewicht der Sendung, sowie die Versand-, Bestimmungs- und Umkartirungsstation.

Zoll- und Steuervorschriften im Verkehr nach Russland.

Bezüglich der vom Auslande in Russland anlangenden Sendungen sind durch die nachstehenden Bestimmungen die Vorschriften der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ergänzt worden:

1. Wenn die der Zollkammer zugeführten Frachtstücke, deren Verpackung (Ballen, Kisten, Fässer usw.) und das Bruttogewicht mit den bezüglichen Begleitpapieren übereinstimmen, jedoch mit Signaturen bezw. Nummern versehen sind, die den Dokumenten nicht entsprechen, und wenn sich dabei diese Unstimmigkeit nur auf das Signum und Nummer bezieht, so ist die Zollkammer verpflichtet, die Frachtstücke dennoch ohne Verzögerung und Zollstrafe auf Verlangen der betreffenden Eisenbahnstation, jedoch unter der Bedingung auszufolgen, dass seitens derselben folgende schriftliche Erklärung abgegeben wird:

a) dass die Eisenbahn für sämmtliche Folgen, die durch Auslieferung der bezüglichen, mit unstimmigen Signaturen und Nummern versehenen Kolli entstehen können, volle Verantwortlichkeit übernimmt;
b) dass binnen 15 tägiger Frist, von Zeit der Ankunft der Waare gerechnet, eine schriftliche Aufklärung der betreffenden ausländischen Versandstation hinsichtlich der ermittelten Unstimmigkeit vorgelegt wird und schliesslich
c) dass, falls das obenangeführte nicht ausgeführt, eine Zollstrafe für die ohne Dokumente eingeführten Frachtstücke ohne Widerspruch entrichtet wird.

2. Wenn die der Zollkammer zugeführten Frachtstücke nicht nur hinsichtlich der Signaturen und Nummern, sondern auch des Bruttogewichts bezw. der Verpackungsweise mit den Angaben der Ladeliste nicht übereinstimmen, so werden solche Frachtstücke, als ohne Dokumente eingeführt, angesehen.

Die unter 1 b genannten Aufklärungen unterliegen einer Stempelgebühr von 80 Kop. für jedes Blatt, welche von der schuldigen Güter-Abfertigungsstelle im Kartirungswege eingezogen wird.

Die Abfertigungsstellen haben die Uebereinstimmung der Begleitpapiere mit den nach Russland bestimmten Sendungen genau zu prüfen.

Der Verkehr auf der oberen Oder

gestaltete sich in den letzten beiden Jahren nach den Angaben der Oder-Strombauverwaltung wie folgt:

Es durchliefen Schiffe	stromauf				stromab			
	beladen		leer		beladen		leer	
	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889
die Schleuse zu Cosel . .	262	161	125	116	11	10	384	269
„ „ „ Oppeln . .	120	16	309	662	257	529	65	—
„ „ „ Brieg . .	780	124	140	560	41	670	781	64
„ „ „ Ohlau . .	780	90	140	545	41	675	781	35

Von Oppeln ab hat sich also die Zahl der beladen stromab schwimmenden Schiffe gegen das Vorjahr wiederum ganz erheblich vermehrt.

Brand-Versicherungsverein der Preussischen Staats-Eisenbahnbeamten.

Der unter Beistand des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten mit dem 1. Januar d. J. ins Leben getretene Brand-Versicherungsverein der Preussischen Staats-Eisenbahnbeamten, über welchen wir bereits in Nr. 80 S. 799 Jahrg. 1889 d. Ztg. berichteten, hat ganz bedeutende Erfolge aufzuweisen. In den 9 Monaten seines Bestehens sind 14 500 Beamte mit 50 000 000 *M.* Versicherungskapital beigetreten. Ausserdem zählt der Verein 3 000 Mitglieder ohne Versicherungsnahme, welche ihre Mobilien noch bei anderen Gesellschaften versichert haben. Die bisherigen Einnahmen betrugen 46 000 *M.*, während nur an 24 Mitglieder Entschädigungen für Brandunfälle mit 6 000 *M.* zu zahlen waren. Die Versicherungsprämie beträgt nur 6 *₰* für 100 *M.*, es unterliegt aber gar keinem Zweifel, dass dieselbe alsbald noch weiter herabgesetzt werden kann.

Aus Württemberg: Aufhebung der besonderen Eintrittskarten für die Bahnhöfe Stuttgart und Ulm.

Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat die Aufhebung der auf den Bahnhöfen in Stuttgart und Ulm bestehenden Einrichtung der Bahnhof-Eintrittskarten für das Publikum mit Wirkung vom 1. Januar 1891 ab versuchsweise verfügt. Es soll damit die Belästigung, welche diese Einrichtung für die Reisenden und ihre Begleiter mit sich brachte, beseitigt werden. Künftig ist der Zutritt zu den Wartesälen über die Zeit der Ankunft und Abfahrt der Züge den Begleitern von Reisenden freigegeben. Der Zutritt zu den Bahnsteigen soll nur den Reisenden und ihren Handgepäck tragenden Begleitern, sowie Personen, welche Briefe in die Bahnpostwagen einwerfen wollen, gestattet werden. In der Bekanntmachung dieser Maassregel ist gesagt, je mässiger das Publikum von dem freien Eintritt in den Bahnhof Gebrauch mache, desto weniger werden sich aus der in seinem Interesse eingeführten Neuerung Missstände ergeben und desto mehr könne in Aussicht genommen werden, dass die Aufhebung der Bahnhof-Eintrittskarten eine bleibende sein werde. Selbstverständlich wird das Recht der Eisenbahnbehörden, Unbefugte aus dem Bahnhof wegzuweisen, durch die neue Verfügung nicht berührt.

Aus Frankreich.

Oberingenieur Ferdinand Mathias †.

Dem Oberingenieur Ferdinand Mathias, dessen Hinscheiden wir bereits in Nr. 79 S. 778 d. Ztg. kurz gemeldet haben, widmet der Ingenieur Cossmann im „Génie civil“ folgenden Nachruf:

In dem kurzen Zeitraum von 2 Jahren hat die Nordbahngesellschaft vier hervorragende Beamte, welche der Verwaltung den Stempel ihres Geistes aufgedrückt haben, verloren; zunächst im September 1888 Eduard Delebecque, Oberingenieur des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, welcher das Opfer eines beklagenswerthen Strassenbahnunfalls wurde; alsdann im September 1889 den eben erst in den wohlverdienten Ruhestand getretenen Oberingenieur des Betriebsdienstes Felix Mathias — den jüngeren Bruder des jetzt verstorbenen Ferdinand Mathias; — ferner in diesem Frühjahr den Ingenier der Centralverwaltung der Fahrbetriebsmittel David Banderali; endlich jetzt den Oberingenieur des Zugförderungs- und Werkstättendienstes Ferdinand Mathias.

Vor etwa 4 Wochen reiste Mathias nach England, um sich über die Betriebsverhältnisse der Londoner Stadtbahn sowie der Forthbrücke zu unterrichten, musste jedoch, an der Rose erkrankt, eiligst nach Paris zurückkehren; scheinbar wieder hergestellt, begab er sich zu völliger Genesung nach Montmorency, zog sich aber unterwegs eine Erkältung zu,

welche in eine ihn am 6. September hinraffende Lungenentzündung ausartete.

Geboren am 6. Juni 1814, trat Ferdinand Mathias sehr jung in die Hochschule für Kunst und Gewerbe (Ecole centrale des Arts et Manufactures), welche er bereits 1833 verliess, ein. Zunächst ging er nach Wien, wo er in mehreren Hüttenwerken und auch in einer Zuckerfabrik thätig war; in letzterer Stellung verlor er bei seinen chemischen Arbeiten im Jahre 1844 ein Auge, worauf er nach Frankreich zurückkehrte und sich dem Bau von Dampfbooten auf der Loire widmete. Er erfand einen Aufsehen erregenden Kettendampfer und veröffentlichte im Verein mit seinem Kollegen Callon Studien über die Fluss-Dampfschifffahrt. Damals begann in weiteren technischen Kreisen sich die Aufmerksamkeit ernstlich dem Eisenbahndienste zuzuwenden und auch Mathias trat 1846 als Ingenieur des Zugförderungsdienstes in Lille in die Dienste der Nordbahn.

In dieser Stellung leitete er zunächst den Bau und später den Betrieb der jetzt 7—800 Arbeiter beschäftigenden Werkstätten in Hellemmes, welche heute diejenigen in la Chapelle an zweckentsprechender Einrichtung noch übertreffen; eine grosse Anzahl von Vervollkommnungen des Zugförderungsdienstes, der Lokomotivausbesserung, besonders aber eine Vorrichtung zum Wiederaufrichten entgleister Lokomotiven — eine Arbeit, welche früher einen halben Tag erforderte und manche Gefahr dem Arbeiter brachte, heute aber bequem in 2 Stunden bewerkstelligt wird, ist ihm zu verdanken. Nach dem Tode von Chobrzinski zum Hauptingenieur in Paris ernannt, verliess er Lille, wo er als Mitglied der Gewerblichen Vereinigung und als Vorsitzender der Gruppe ehemaliger Schüler der Hochschule eine Unzahl von Freunden zurückliess und von dem zahlreichen Werkstättenpersonal wie ein Vater betrachtet wurde. Genau 2 Jahre vor seinem Tode wurde er der Nachfolger von Eduard Delebecque; unter seiner Leitung wurde die neue Schnellzug-Lokomotive gebaut, deren Versuchsfahrten zwischen Paris und Calais jüngst so ausgezeichnete Ergebnisse zeitigten, dass man mehrere derselben Art bestellt hat. Er begünstigte die Entwickelung der neuen Verbundmaschinen und hat die weder Rauch noch Dampf erzeugende, aber auch für gewöhnliche Fahrt zu benutzende Maschine für die Pariser Untergrundbahn in Verkehr gesetzt.

Trotz seiner 76 Jahre schien Ferdinand Mathias bei seiner kräftigen Natur noch auf ein 10jähriges Verweilen in seinem Amte und auf die Einweihung seiner letzten Schöpfung rechnen zu können. Es war ihm nicht beschieden!

Ferdinand Mathias war nicht nur Ingenieur, sondern auch Kunstfreund und auch ausübender Musiker. Im Jahre 1887 wurde er wegen der wichtigen Dienste, welche er behufs Sicherung des Maschinendienstes im Mobilmachungsfalle leistete, zum Offizier der Ehrenlegion ernannt.

Sein Tod wird nicht nur von dem ihm unterstellten Personal sondern von jedem, der Gelegenheit hatte ihn kennen zu lernen, schmerzlich empfunden.

Die Westbahn im Jahre 1889.

Die Verwaltung hat am 20. Juni 1889 ein durch Gesetz vom 7. Januar 1890 genehmigtes Abkommen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten getroffen, auf Grund dessen die Betriebs-Fehlbeträge der durch Vertrag vom 31. Dezember 1875 konzessionirten Linien, sofern sie am 1. Januar 1890 in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet sind, von diesem Zeitpunkt nicht mehr auf die Anlagekosten-, sondern auf die allgemeine Betriebsrechnung übertragen werden. Die Fehlbeträge der 1875 konzessionirten Linien, welche sich streckenweise noch im Bau befinden (das sind die Linien Courbevoie-les Moulineaux-Almabrücke und Beuzeville-Port Jérôme), werden erst von dem auf die vollständige Eröffnung folgenden 1. Januar ab in die allgemeine Betriebsrechnung eingestellt; das neue Abkommen findet indessen keine Anwendung auf die ihm Art. 1 des Vertrages vom 17. Juli 1883 bezeichneten Linien.

Ausser der Genehmigung dieses Abkommens verlangte die Verwaltung von der am 31. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung Vollmacht für den Abschluss eines Vertrages mit dem Gemeinderath von Paris, betreffend die Verlängerung der Linie Courbevoie-Almabrücke bis zur Invalidenesplanade. Von der genannten Linie wurde die Theilstrecke Grenelle-Marsfeld zur Ausstellung von 1878, die Theilstrecke Courbevoie-Grenelle zur Ausstellung von 1889 eröffnet; es erübrigt also nur noch die Eröffnung der Reststrecke Marsfeld-Almabrücke. Die Stadt Paris hat nun dringend die Abschaffung der Strassenübergänge in Schienenhöhe auf der Theilstrecke Grenelle-Marsfeld verlangt, die Verwaltung indessen erklärte dem Gemeinderath, dass diese etwa 5 000 000 Frcs. betragende Ausgabe von der Stadt Paris zu tragen sei, und dass die Gesellschaft nur dann die Ausführung auf eigene Kosten übernehmen würde, wenn der Gemeinderath in die Verlängerung der Linie Courbevoie-Almabrücke bis zur Invalidenesplanade willige und den zum Bau dieser Verlängerung sowie des Endbahnhofes erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stelle.

Die Gesammtlänge des Westbahnnetzes Ende 1889 betrug 4 714 km, und zwar wurden hiervon 3 762 km für die Betriebsrechnung und 952 km für die Anlagekostenrechnung betrieben. Eröffnet wurden im Laufe des Jahres 1889 am 1. Mai von der Linie Evreux-Stadt-Evreux-Navarre die Abzweigung nach Navarre (1 km), am 3. Juni Pont-Audemer-Quetteville (16 km), am 16. Juni Pontaubault-Mortain-Zweigbahn-Mortain-le-Neufbourg (39 km), am 30. Juni La Haye-du-Puits-Carteret (20 km), am 11. Juli Saint-Georges-Prey (23 km) und am 11. November Verneuil-La Loupe (39 km); ferner am 8. Juli der Anschluss der Linie Saint-Cloud-l'Etang-la-Ville an die Grosse Gürtelbahn (1 km). Für 1890 sind keine Eröffnungen in Aussicht genommen, dagegen sollen 1891 und 1892 von der Linie Dreux-Auneau die Strecke Maintenon-Auneau (20 km), von der Linie Vire-Saint-Lô-Caen die Strecken Vire-Aunay (43 km) und Guilberville-Saint-Lô (22 km), und ferner die Linie Argenteuil-Mantes (46 km) dem Verkehre übergeben werden. In Bau genommen sind 1890 die Strecken Fougères-Saint-Hilaire-du-Harcouët und Mortain-Zweigbahn-Domfront; die Vorarbeiten haben begonnen für die Linie Saint-Pierre-Louviers-Andelys. Das Schmalspurbahnnetz der Westbahn umfasst die vier endgültig konzessionirten Linien Morlaix-Carhaix (49 km), Guingamp-Paimpol (35 km), Guingamp-Carhaix (52 km) und Saint-Méen-Loudéac-Carhaix (121 km), sowie die beiden unter Vorbehalt konzessionirten Linien Carhaix-Rosporden (50 km) und Carhaix-Châteaulin (43 km); von diesen Linien befindet sich Morlaix-Carhaix im Bau und wird voraussichtlich 1891 dem Betriebe übergeben werden, Guingamp-Carhaix und Guingamp-Paimpol sind 1890 in Angriff genommen worden.

Die Fahrbetriebsmittel bestehen aus 1 342 Lokomotiven, 3 611 Personen- und 22 390 Güterwagen. An Anlagekapital waren Ende 1889 im ganzen 1 604 398 569,72 Frcs. verwendet; hiervon hat indessen der Staat durch Leistung jährlicher Theilzahlungen 188 536 001,39 Frcs. zu tragen. Beschafft sind 1 597 536 649,10 Frcs., und zwar 150 000 000 Frcs. durch Ausgabe von Antheilscheinen, 1 447 536 649,10 Frcs. als Erlös der Schuldverschreibungen; zu beschaffen waren Ende 1889 noch 6 861 920,62 Frcs.

Die Gesammt-Betriebseinnahmen beliefen sich 1889 auf 144 070 190,54 Frcs., die Ausgaben auf 74 128 068,83 Frcs., so dass ein Betriebsüberschuss von 69 942 171,71 Frcs. verblieb; dem letzteren traten 4 283 748,79 Frcs. an Jahreszahlungen des Staates hinzu. Dem sich ergebenden Gesammtbetrage von 74 225 920,50 Francs stehen aber für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 64 449 665,13 Frcs., sowie für Verzinsung (21 Frcs. auf den Antheilschein) und Tilgung der Antheilscheine 11 953 763,15 Frcs., zusammen also 76 403 428,28 Frcs. gegenüber; es musste also die Zinsengewähr des Staates mit 2 177 557,78 Francs in Anspruch genommen werden.

Die auf Anlagekosten-Rechnung betriebenen Linien (952 km) erzielten eine Einnahme von 5 766 672,17 Frcs. und hatten eine Ausgabe von 6 645 403,55 Frcs.; der Fehlbetrag ist nebst den Zinsen und dem Tilgungsbetrag der auf diese Linien verwendeten Baukosten den Anlagekosten zugeschlagen worden.

Die Südfranzösischen Bahnen im Jahre 1889.*)

Für das Netz dieser Gesellschaft ist — wie der der Generalversammlung am 20. April d. J. erstattete Geschäftsbericht angibt — eine Gesammtausdehnung von 735 km in Aussicht genommen. Endgültig konzessionirt sind bisher die Linien Meyrargues-Draguignan (98 km), Draguignan-Grasse (63 km), Grasse-Manda (36 km), Nizza-Puget-Théniers (59 km), Puget-Théniers-Saint-André (46 km), Digne-Saint-André (47 km), Hyères-Frejus-Saint-Raphaël (80 km), Beaune-Arnay-le-Duc (41 km), Châtillon-Aignay-Baigneux (44 km), Dijon-Fontaine-Française (40 km) und Semur-Saulieu (28 km). Unter Vorbehalt sind die Linien Saint-André Castellane-Draguignan (74 km), Toulon-Hyères (20 km), Cogolin-Saint-Tropez (10 km), sowie 49 km in der Cote d'Or konzessionirt. Im Betriebe befinden sich erst 128 km, und zwar 1. die Hauptbahn Meyrargues-Draguignan (98 km), von welcher die Reststrecke Meyrargues-Barjols (42 km) am 28. Januar 1889 eröffnet wurde, und 2. die am 19. September 1889 dem Betriebe übergebene Lokalbahnstrecke Saint-Raphaël-la Foux (30 km). Ende 1890 sollen sich dagegen 384 km im Betriebe befinden.

---

*) Man verwechsele nicht die Südfranzösischen Bahnen (Chemins de fer du Sud de la France) mit den Französischen Südbahnen (Chemins de fer du Midi); die ersteren sind hauptsächlich Lokalbahnen und liegen im Südosten Frankreichs in der Nähe der Alpengrenze, die letzteren dagegen bilden bekanntlich eins der grossen Hauptbahnnetze und liegen im Südwesten Frankreichs in der Nähe der Pyrenäengrenze.

Die Linie Mayrargues - Draguignan hatte 1889 eine Einnahme von 226 193 Frcs., eine Ausgabe von 364 370 Frcs. und demnach einen Fehlbetrag von 138 177 Frcs.; die Ausgabe blieb aber immer noch innerhalb der konzessionsmässig gesteckten Grenze.

Die wirthschaftlichen Bahnen des Nordens im Jahre 1889.

Die Aktiengesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens (Société anonyme des Chemins de fer économiques du Nord) ist aus der „Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen von Valenciennes-Anzin als Fortsetzungen“ (Société des Chemins de fer économiques de Valenciennes-Anzin et extensions) hervorgegangen und betreibt seit 1885 ein um Valenciennes gruppirtes Netz von 49 km, bestehend aus den Linien nach Saint-Amand (13,2 km), Vierx-Condé (13,9 km), Blanc-Misseron (11 5 km) und nach Denain (10,4 km). Die am 14 Mai 1888 abgehaltene Generalversammlung beschloss, den Wirkungskreis der Gesellschaft auf fernere, Zinsengewähr geniessende Linien auszudehnen; infolge dessen schloss die Verwaltung mit den Departements Ober-Savoien und Isere zwei — durch eine ausserordentliche Generalversammlung am 24. Februar d. J. bestätigte — Verträge, durch welche der Gesellschaft in ersterem ein Dampfstrassenbahnnetz von 64 km, in letzterem ein solches von 70 km unter Gewährleistung von 5 % auf das durch Gesetz vom 11. Juni 1880 bestimmte Höchstkapital konzessionirt wurde. Im Departement Pas de Calais hat die Gesellschaft die Konzession für Lens-Frévent (52 km) erhalten und hofft demnächst diejenige für eine Linie von Le Portel nach Boulogne, Bonningues und Tournehem (43 km) zu erhalten. Der Generalrath des Norddepartements hat beschlossen, der Gesellschaft die Konzessionen für die Linien Thiant-Solesmes, Landrecies-Avesnes, Solesmes-Quiévy, Valenciennes-Thiant-Denain, Valenciennes-le Quesnoy, Denain - Aniches - Douai, Denain - Lourches - Bouchain - Cambrai, Saint - Amand - Condé - Bonsecours, Armentières - Halluin und Bettrechies-Villers-Sire-Nicole zu ertheilen; desgleichen für die Linien von Bergues nach Hondschoote, Steenvoorde und Hazebrouck und von Douai über Pont-à-Marcq nach Lille (zusammen 238 km), welche beiden Linien bereits im Jahre 1887 einer anderen Gesellschaft konzessionirt werden sollten, aber vom Staatsrath nicht bestätigt wurden. Auch jetzt unterliegen die Konzessionen des Norddepartements noch der Prüfung seitens des Staatsrathes. Behufs Ausführung dieser Unternehmungen ist durch Beschluss der Generalversammlung vom 24. Februar d. J. das Aktienkapital von 3 002 000 Frcs. auf 7 000 000 Frcs. erhöht worden.

Im Jahre 1889 betrugen die Einnahmen 533 690.09 Frcs. (gegen 528 544.15 Frcs. in 1888), die Ausgaben 250 638,89 (249 239,15) Frcs. bezw. 46.96 (47.15) % der Einnahmen und demnach der Ueberschuss 283 051.20 (279 305) Frcs., welcher nach Bestreitung der Lasten die Vertheilung eines Gewinnes von 25 (bezw. von 23 40 Frcs. steuerfrei) auf den Antheilschein im Nennwerth von 500 Frcs. gestattet. Der Charakter der Gesellschaftslinien erhellt daraus, dass der Güterverkehr zur Gesammteinnahme nur 15 870 29 Frcs. beitrug; derselbe scheint indessen im Aufschwunge zu sein, da erst 1888 4 000 t, 1889 dagegen 12 000 t befördert wurden.

Die am 12. Mai d. J. abgehaltene ordentliche Generalversammlung hat den Geschäftsbericht genehmigt.

Neubauentwürfe.

Der Generalrath des Ain-Departements hat den Bau von 5 Dampfstrassenbahnen beschlossen, und zwar von Trevoux nach St. Trivier de Courbes (78 5 km) nebst Abzweigung von der Fransbrücke nach Bourg (47 km), von Amberieu nach Cerdon (22,5 km), von Ruffieu nach Artemare (17,5 km) und von Gex nach Ferney.

Der Generalrath des Mayenne-Departements hat den Bau eines Dampfstrassenbahnnetzes in den Arrondissements Laval, Château-Gonthier und Mayenne beschlossen.

Auf ein Gesuch der Handelskammer von Bordeaux, betreffend Beschleunigung des Baues der Linie von La Sauve nach Eymet hat der Minister der öffentlichen Arbeiten geantwortet, dass für die im Departement Lot-et-Garonne gelegene Strecke die Baupläne von der Orléansbahn zur Prüfung eingefordert seien und dass für die im Departement der Gironde gelegene Theilstrecke neue Vorarbeiten behufs günstigerer Gestaltung der Steigungsverhältnisse angefertigt würden.

Legung von Doppelgeleisen.

Alle Züge, welche zwischen Paris und Lyon verkehren, haben auf der Strecke der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von dem Bahnhof in Paris bis zum Güterbahnhof Conflans nur ein Geleisepaar zur Verfügung, während sich in Conflans 2 Geleisepaare anschliessen, welche sich in Villeneuve-Saint Georges in die Linien nach Bourgogne und nach Bourbonnais gabeln. Auf dem einen Geleisepaar zwischen Paris und Conflans verkehren nicht nur die Personenzüge, sondern dasselbe muss auch die Frachtenbahnhöfe Bercy, Nikolaï, la Rapée und Conflans bedienen und schliesslich noch zur Bildung der Güterzüge freigehalten werden. Um dieser Ueberlastung abzuhelfen, wird gegenwärtig von der Ausfahrt aus dem Bahnhof in Paris an bis zur Brücke von Conflans (3.225 km) ein zweites Geleisepaar gelegt, welches ausschliesslich für den Personenverkehr bestimmt ist, während alsdann das gegenwärtige Doppelgeleise dem Güterverkehr vorbehalten bleibt. Die Kosten dieser Arbeiten, welche nach ihrer Fertigstellung dem Verkehr von Paris bis Villeneuve - Saint Georges 4 Geleise zur Verfügung stellen, werden über 16 Millionen Francs betragen.

Infolge eines neuerdings bei dem Tunnel von Terre-Noire vorgekommenen Unfalls wird die seit 15 Jahren geplante Legung des zweiten Geleises zwischen Lyon und St. Etienne zur Ausführung kommen. Auf Grund einer Verordnung des Präfekten des Loiredepartements sind die Ingenieure der Paris-Lyon - Mittelmeer - Eisenbahn mit dem Entwerfen der bezüglichen Pläne beauftragt worden.

Die Eisenbahnen bei Mobilmachungsversuchen.

Am 2. Oktober fand in Belfort eine Uebung zur Besetzung der Aussenwerke statt; um 12 Uhr Mittags wurde der Befehl dem Regimentskommandeur übergeben, welcher sein Regiment sofort feldmarschmässig nach dem Artilleriepark führte und dort einen Zug der strategischen Eisenbahn besteigen liess. Dieselbe ist 35 km lang, verbindet die Festung mit den vorgeschobenen Werken sowie diese untereinander und kann mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde befahren werden; die Wagen nehmen 30 Mann auf. In einer halben Stunde war das Regiment nach den Aussenwerken befördert, besetzte dieselben und kehrte dann in seine Kaserne zurück, wo es um 2 Uhr eintraf. Dieser Versuch bewies, dass kaum eine Stunde erforderlich ist, um mit Hilfe der Eisenbahn die Aussenwerke von Belfort im Falle eines plötzlichen Angriffs in Vertheidigungszustand zu setzen.

Vom 20. bis 30. Oktober wird ein Mobilmachungsversuch mit einer technischen Eisenbahnarbeiter-Abtheilung, welche aus 600 Mann besteht und über das erforderliche Geräth verfügt, im Jura stattfinden. Die gestellte Aufgabe, welche unter Leitung des den Rang eines Oberst bekleidenden Ober-Inspektors de Lamolère ausgeführt werden soll, besteht darin, dass das Eisenbahnbataillon eine in Feindes Land gelegene, vom Feinde von Grund aus zerstörte und ihrer ganzen Ausrüstung beraubte Linie, im vorliegenden Falle die im Bau befindliche Strecke Saint-Claude-Champagnol der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn, in Besitz nehmen und in möglichst kurzer Zeit in vollkommen betriebsfähigen Zustand setzen soll, wobei namentlich die bei der Zerstörung verursachten offenen und verborgenen Schäden aufzufinden und abzustellen sind.

Pariser Bahnhofumbauten.

Die Ostbahn lässt gegenwärtig behufs Vergrösserung ihres Bahnhofs in Paris die ganze durch die Metzer, die Nancy- und die Strasse des Faubourg Saint Martin begrenzte Häusermasse niederlegen, um auf dem gewonnenen Flächenraum von 5 000 Geviertmetern einen gewaltigen Neubau erstehen zu lassen, der seine monumentale Vorderansicht der Strasse des Faubourg Saint Martin zukehren soll.

Auf dem Nordbahnhof arbeitet man an einem seiner Vollendung entgegengehenden, 180 Geviertmeter grossen Erfrischungsraum, welcher vom Hintergrunde der Gepäckabfertigung auf einer breiten Eisentreppe zu erreichen ist und sein Licht durch 6 Fenster von dem Roubaixplatz erhält.

Personalnachrichten.

Der Verwaltungsrath der Nordbahn hat den Oberinspektor des Zugförderungsdienstes du Bousquet zum Nachfolger von Ferd. Mathias in der Stellung eines Oberingenieurs des Zugförderungs- und Werkstättendienstes ernannt.

Der Bergwerksingenieur und Professor an der Bergakademie, Eduard Sauvage, früher Oberingenieur der Maschinenwerkstätten der Nordbahn, ist am 1. Oktober d. J. als Oberingenieur - Stellvertreter (Ingénieur en chef adjoint) des Zugförderungs- und Werkstättendienstes in den Dienst der Ostbahn getreten.

Zugleich hat der bisherige technische Assistent des Oberingenieurs (Ingénieur adjoint à l'ingénieur en chef) des Zugförderungs- und Werkstättendienstes der Ostbahn, Lancrenon, den Titel eines Oberingenieur-Stellvertreters erhalten.

Der in den Ruhestand getretene Brücken- und Wegebau-Ingenieur Bidermann, Verwaltungsdirektor der Staatsbahnen und früherer Betriebsleiter der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn, ist gestorben.

Aus Afrika.

Kapland.

Nachdem der Volksraad des Oranje-Freistaates den Bau einer Eisenbahn von der Hauptstadt Bloemfontein einerseits nach der Grenze des Kaplandes in der Richtung auf Colesberg und andererseits nach dem Vaalfluss in der Richtung auf Pretoria genehmigt hat, so musste, da diese Bahn nach den beiderseitigen Abmachungen vom Kaplande gebaut werden sollte, auch die Genehmigung des Kolonial-Parlaments eingeholt werden; dasselbe hat am 13. August d. J. beschlossen, dass der Bau der Linie von Colesberg über Bloemfontein bis zum Vaalfluss unverzüglich in Angriff genommen werden soll, sobald der bezügliche Vertrag mit dem Oranje-Freistaat unterzeichnet sein wird.

Ferner hat das Parlament einen zwischen der Kapregierung und der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft geschlossenen Vertrag, betreffend die Uebertragung der von dieser Gesellschaft in Angriff genommenen Linie von Kimberley nach Vryburg an das Kapland, genehmigt.

Von hervorragender Bedeutung ist schliesslich auch der Beschluss, betreffend den Bau einer Zweigbahn von Molteno an der Ostbahn nach Naamopoort an der Centralbahn; diese Zweigbahn erhält dadurch ihre Wichtigkeit, dass sie es auch der West- und Centralbahn ermöglicht, sich von der Englischen Kohle zu befreien und die in den Bergwerken der bei Molteno gelegenen Stormberge gewonnenen Steinkohlen zu benutzen.

Bei der am 20. August d. J. erfolgten Verabschiedung des Parlaments hat der Gouverneur Sir Loch sein Einverständniss mit diesen Beschlüssen erklärt, zugleich aber der bestimmten Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die Linie Kimberley-Vryburg ihre Fortsetzung nach Norden finden werde.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Der Volksraad hat den Bau einer Bahn durch das Silatithal nach Comati Poort beschlossen; die Vorarbeiten sind sofort, die Bauarbeiten nach Genehmigung des Bauplanes im nächsten Jahre zu beginnen.

Wie Südafrikanische Blätter versichern, steht Portugal mit der Republik in Unterhandlung wegen Ueberlassung von Lourenço-Marques an dieselbe für die Summe von 5 000 000 £; der Uebelstand bei einem solchen Abkommen liegt darin, dass hierzu die Zustimmung Englands erforderlich ist.

Inzwischen hat sich aber England selbst erboten, der Republik den heiss ersehnten Weg zur Küste zu öffnen; es ist bereits sogar ein Vertrag abgeschlossen, welcher der Republik das Recht zuerkennt, durch das dem Namen nach unabhängige Swaziland eine Eisenbahn nach Osten bis zur Kosibucht zu bauen *) und dort ein Gebiet von 10 Meilen im Umkreise zu erwerben, das unabhängig bleiben soll. Die Kehrseite der Medaille zeigt indessen die Bestimmung, dass das zugestandene Recht hinfällig wird, wenn die Republik nicht innerhalb 6 Monaten einen Zollvereinsvertrag mit dem Kaplande, dem Oranje-Freistaat und dem Betschuanalande schliesst. Es gewinnt hiernach fast den Anschein, als ob sich die Republik der Englischen Gefälligkeiten durch den Handel mit Portugal erwehren will. Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Reichsstempel betr. Lieferung von Stahlschienen und Achsen.** Ein Fabrikant zu Bochum hatte die Anfertigung und Lieferung von Stahlschienen und Achsen aus Flussstahl mit gewalzten flusseisernen Schraubenrändern und aufgezogenen Flussstahlradreifen für eine Preussische Eisenbahndirektion übernommen. Dieser Werkverdingungsvertrag ist nach dem Preussischen Gesetz vom 6. Juni 1884 als Lieferungsvertrag zu behandeln. Da die zu liefernden Sachen Gegenstände sind, welche nach Gewicht, Maass oder Zahl gehandelt zu werden pflegen, was dadurch nicht ausgeschlossen wird, dass sich die Eisenbahndirektion einen gewissen Einfluss auf die Art der Herstellung ausbedungen hat, so würde nach dem Reichs-Stempelgesetz vom 1. Juli 1881, unter Ausschluss eines landesgesetzlichen Stempels, § 5, ein Stempel von 20 ₰ zu erheben gewesen sein; denn der Vertrag fällt nicht unter eine der Ausnahmen des § 9, namentlich nicht 9c, da jene Gegenstände bei dem Betriebe des Eisenbahngewerbes benutzt werden sollen, also gewerbliche Betriebsmaterialien sind; die reichsgesetzliche Stempelabgabe ist aber durch das Reichsgesetz vom 29. Mai 1885 für diese Kategorie von Sachen beseitigt, ohne dass damit nun eine landesgesetzliche Vorschrift in Kraft getreten ist, welche gegolten haben würde, wenn das frühere Reichsgesetz nicht bestanden hätte. (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. März 1889; Bolze, Praxis des R.-Ger. Bd. VII S. 296.)

*) Vergl. Nr. 64 Jahrg. 1889 d. Ztg.

v. O. **Nur in der Zahlung der Fracht liegt die Genehmigung des Transports, nicht in dem blossen Zahlungsversprechen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Ohne die gesetzliche Bestimmung des Art. 408 des H.-G.B.'s würde in der Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht meist eine Genehmigung des Transports gefunden werden können und damit würde die Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Frachtführer, soweit nicht ein Thatbestand, wie der des Absatzes II dieses Artikels vorliegt, ausgeschlossen gewesen sein. Der Gesetzgeber hat es jedoch für erforderlich erachtet, im Interesse des Frachtführers einzugreifen, hat sich aber nicht darauf beschränkt, eine rechtliche Vermuthung in der angegebenen Richtung aufzustellen, sondern hat nach Vorgang des Französischen Rechts (Art. 105 code de commerce) der Frachtzahlung für das angenommene Gut die Bedeutung einer Genehmigung des Transports beigelegt. Es ist dies einer von den aus Nützlichkeitsrücksichten aufgestellten Rechtssätzen, welche dem entsprechen, was Art. 347 des H.-G.-B.'s über den Kauf festgesetzt hat. Er beruht auf der Erfahrung, dass der sorgfältige Kaufmann, bevor er die Fracht bezahlt, sich zu vergewissern pflegt, dass der Frachtvertrag seitens des Frachtführers ausgeführt ist, insbesondere, dass das Gut rechtzeitig abgeliefert ist und durch den Transport nicht gelitten hat. Der Satz muss strikt interpretirt werden; dass er für Frankosendungen nicht gelten kann, ist einleuchtend. Er kann sich nur auf eine solche Zahlung beziehen, welche als Billigung aufgefasst werden kann. Der Zahlung ist gleichzustellen: Novation, Kompensationsvertrag, nicht aber das Zahlungsversprechen. Nur beim Zusammentreffen mit anderen Umständen kann für den einzelnen Fall ein Zahlungsversprechen ein Moment für die Annahme einer Billigung des Transports abgeben." (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. Januar 1890; Eger, Eisenbahnr. Entscheid. Bd. VII S. 350.)

v. O. **Die Unterbrechung des Vollzugs des Frachtvertrages befreit den Frachtführer nicht von der Haftpflicht.** Aus den Entscheidungsgründen: „Eine blosse Unterbrechung des Vollzuges des Frachtvertrages würde den Beklagten nicht von der im Artikel 395 H.-G.-B.'s ausgesprochenen Verbindlichkeit befreit haben, weil die Unterbrechung nicht der Auflösung des Vertrages gleichzustellen ist, vielmehr die blosse Unterbrechung nur die vollständige Ausführung des Frachtvertrages hinausschieben würde, ohne die Parteien von den durch den Vertrag übernommenen Verpflichtungen zu befreien." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. März 1890; Jur. Wochenschr. 1890 S. 130.)

Eingegangene Drucksachen.

1. Dr. Hovestadt, Lehrbuch der angewandten Potentialtheorie (Preis 7 ℳ);
2. Lizius, Taschenbuch für Berechnung des Kubikinhaltes von Rundhölzern, Latten, Brettern und Läden im Metermaasse;
3. Müller, Berechnungstabelle für Umrechnung von Rundhölzern, kantigen Hölzern, Brettern, Diehlen und Bohlen vom Kubikmeter auf laufende bezw. Quadratmeter nebst Reduktion üblicher Preise vom Kubikmeter auf laufende und Quadratmeter (Preis 1,70 ℳ);
4. über die Zusammenhangsbremsen für Eisenbahnfahrzeuge.

Das zu 1. genannte Werk ist im Verlage von Julius Maier in Stuttgart, dasjenige zu 4. in A. Hartleben's Verlag zu Wien, Budapest und Leipzig und von den zu 2. und 3. aufgeführten Werken die 2. bezw. 3. Auflage im Verlage von Ernst Stahl sen. (Jul. Stahl) in München erschienen.

Verschiedenes.

Zerstörung einer Bahn in China.

Ueber den Bahnbauten in China waltet, worauf das „Handels-Museum" aufmerksam macht, ein eigener Unstern. Im vorigen Jahre wurde, wie bekannt, der Brand eines grossen Tempels zur Veranlassung der Unterbrechung der bereits von der Regierung beschlossenen Bahnbauten. Jetzt sind wieder die Ueberschwemmungen oder vielmehr die damit im Zusammenhang stehende Unwissenheit und der Aberglaube der Bevölkerung schuld an der Zerstörung einer 7 Meilen langen Strecke der Eisenbahn zwischen Lutai und Hanku. Die Bevölkerung, von den Soldaten in ersterem Orte aufgestachelt, behauptete, in dem Eisenbahndamm die Ursache der Wasserstauung zu erkennen und überantwortete denselben, indem sie ihn an verschiedenen Stellen durchbohrte, der verheerenden Wirkung der Fluthen. Ein Versuch, auch die dortige Eisen-

bahnbrücke zu demoliren, misslang. Die Haltung der Provinzialbehörden war auch diesmal, so wie im Vorjahre bei der Zerstörung der Eisenbahnbrücke, höchst zweideutig, so dass selbst das Leben der Bahningenieure bedroht werden konnte. Zuerst hatte die Menge versucht, die Schienen aufzureissen, um sich dann des Dammes, der einzigen vom Wasser verschont gebliebenen Oertlichkeit, als Obdach zu bemächtigen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektoren, Baurath Sobeczko in Nordhausen und Baurath Arndt in Münster, sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt worden.

Es ist verliehen: dem Regierungs- und Baurath Bode in Magdeburg die Stelle des Vorstandes des betriebstechnischen Büreaus — Abtheilung I — der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Königer in Halle a. S. die Stelle des Vorstehers der zu dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg gehörigen Bau-Inspektion in Halle a. S. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Nitschmann, bisher in Halle a. S., ist als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg versetzt worden. Der Königliche Regierungs-Baumeister vom Hove in Harburg ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte daselbst ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. An- und Vermiethung von Wagen.

15 bedeckte Güterwagen werden für einige Monate zur Verwendung auf der Mecklenburgischen Südbahn sofort zu leihen gesucht. — Nähere Mittheilungen an die Centralverwaltung für Sekundärbahnen, Herrmann Bachstein. (2299)
Berlin SW., Grossbeerenstrasse 88/89.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem vom 1. März d. J. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der II. Nachtrag erschienen.

Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung (SW. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 16. Oktober 1890. (2300)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Sächsisch - Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. November d. J. treten im Verkehre mit Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert neue und ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 17. Oktober 1890. (2301)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II Heft 2. Am 20. d. Mts. gelangen für Glassand in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen (Ausnahmetarif 16) von Hohenbocka (Direktionsbezirk Berlin und Erfurt) nachstehende neue bezw. ermässigte Frachtsätze zur Geltung:

nach	für 100 kg
Bisenz-Pisek, K. F. N. B. . . .	1,34 M.
Göding, K. F. N. B.	1,34 M.
Hradisch, K. F. N. B.	1,34 M.
Luschitz, K. F. N. B.	1,34 M.
Bisenz-Stadt, Oe. U. St. E. G. .	1,34 „
Gaya, Oe. U. St. E. G.	1,34 „
Ung. Hradisch-Stadt, Oe. U. St. E. G.	1,39 „

Breslau, den 16. Oktober 1890. (2302)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Am 1. November l. J. kommt unter dem Titel: „Oesterreichisch - Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil V Heft 1 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Kokes von Stationen der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen (Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau], Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag - Duxer Eisenbahn, Lokalbahn Potscherad - Wurzmes) und der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Lokalbahn Swolenowes - Smecna) nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif vom 1. April 1888 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr nebst dem hierzu erschienenen Nachtrag I;
2. der Ausnahmetarif vom 15. März 1884 für die Beförderung mineralischer Kohlen usw. ab Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Deggendorf Donaulände.

München, den 15. Oktober 1890. (2303)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit ab 1. November l. J. tritt unter dem Titel: „Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil V, Heft 2“ ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Kokes von Stationen der K. K. priv Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen (Eisenbahn Pilsen - Priesen [Komotau], Prag-Duxer Eisenbahn) nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

1. der Böhmisch - Bayerische Kohlen-Ausnahmetarif vom 1. August 1885 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I—III;
2. der Ausnahmetarif vom 15. März 1884 für die Beförderung mineralischer Kohlen usw. ab Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau) nach Deggendorf Donaulände.

München, den 15. Oktober 1890. (2304)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. November l. J. gelangt das Heft 3 zu Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung mineralischer Kohlen und Kokes zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Kaiserin Elisabethbahn, Kronprinz Rudolfbahn, Arlbergbahn und Vorarlberger Bahn) und der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits zur Einführung, wodurch der gleichnamige Ausnahmetarif vom 15. April 1887 aufgehoben wird.

München, den 15. Oktober 1890. (2305)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. November 1890 in Kraft tretenden Tarifnachtrag IV werden die besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und die besonderen Tarifvorschriften ergänzt, neue Frachtsätze für die Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau und ermässigte Frachtsätze für Eger und Franzensbad eingeführt; ferner werden die Stationen Berlin, Nordbhf. und Berlin, Schles. Bhf. in den Ausnahmetarif 2 für Metall-Stückgüter und Holzwaaren aufgenommen, sowie die seitherigen Sätze dieses Ausnahmetarifs ermässigt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 17. Oktober 1890. (2306)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. I. In den Spezialtarif für die Beförderung von Mais von den Südwestbahnen nach Königsberg etc. wird von sogleich die Station Warnitzkaja aufgenommen. Die Frachtsätze betragen für Königsberg 100,67 Rbl. + 7,75 Rbl. Nebengebühren, Pillau 103,89 Rbl. + 7,75 Rbl., Memel 106,64 Rbl. + 7,75 Rbl.

II. In die Spezialtarife für die Beförderung von Getreide etc. von Russischen Bahnen über Grajewo nach Königsberg etc. werden von sogleich folgende Stationen neu aufgenommen: 1. In den Getreidetarif von der Donetz-Bahn die Station Bachmut nach Königsberg mit einem Frachtsatz von 147,61 Rbl. + 9,00 Rbl. Nebengebühren, Pillau 150,85 Rbl. + 9,00 Rbl., Memel 153,63 Rbl. + 9,00 Rbl. Die Leitung erfolgt über Kramatorskaja-Merefa-Woroschba-Kiew-Grajewo. 2. In den Getreidetarif von Stationen der Kursk-Charkow-Asow-Bahn die Station Losowaja - Asow nach Königsberg mit einem Satze von 141,90 Rbl. + 8,10 Rbl. Nebengebühren, Pillau 145,16 Rbl. + 8,10 Rbl., Memel 147,96 Rbl. + 8,10 Rbl.

III. Ferner erhöhen sich vom 27. November d. J. n. St. ab die Frachtsätze für Getreide etc. von den folgenden Stationen: 1. von Losowoja-Sewastopol der Kursk-Charkow-Asow-Bahn nach Königsberg um 48 Kopeken, Pillau um 50 Kopeken, Memel um 51 Kopeken; 2. von Wigonitschi der Poljesskischen Bahn nach Königsberg um 2,71 Rbl., Pillau um 2,80 Rbl., Memel um 2,88 Rbl.; 3. von Ungeni tr. der Südwestbahnen nach Königsberg und Pillau um je 10 Kopeken, nach Memel um 11 Kopeken.

Direktion. (2307 H&V)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November dieses Jahres treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz einerseits und den Stationen Friedrichshafen, Bregenz, Romanshorn, Rorschach, Konstanz und Petershausen in Baden andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 17. Oktober 1890. (2308)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr von Station Trebbichau des Direktionsbezirks Erfurt nach denjenigen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, welche bis einschliesslich 50 km von Trebbichau entfernt liegen, ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlen-Koks und Braunkohlen-Briquets in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 17. Oktober 1890. (2309)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für den Kursk-Kiewer Getreideverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1890 n. St. werden die im Tarif und den beiden Nachträgen für den Kursk-Kiewer Getreide- usw. Verkehr enthaltenen direkten Frachtsätze von Losowaja, Station der Losowo-Sewastopoler Eisenbahn nach Königsberg i. Pr. (auch Kaibahnhof), Memel und Pillau aufgehoben.

Bromberg, den 12. Oktober 1890. (2310)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Saarbrücken-Hessischen Verkehre. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die Station Simmern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Tarif für den bezeichneten Verkehr vom 1. März 1880 aufgenommen. Der Frachtberechnung sind die um 31 km erhöhten Entfernungen der Station Langenlonsheim zu Grunde zu legen.

Köln, den 9. Oktober 1890. (2311)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 20. d. Mts. ab kommen im Verkehre mit der Station Freiburg-Wiehre der Badischen Staatsbahnen für Braunkohlen, Steinkohlen und die den Spezialtarifen II und III angehörigen Steinsorten bei Aufgabe in Wagenladungen die gleichen Frachtsätze zur Anwendung, welche für die Station Freiburg i. Br. bestehen.

Köln, den 17. Oktober 1890. (2312)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rrh.)-Altona. Mit dem 1. November 1890 werden die neuen Stationen Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk und Südmühle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rrh.) in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 14. Oktober 1890. (2313)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 4. Mit dem 10. November d. J. wird die Station Wülknitz der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 17. Oktober 1890. (2314)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Eisenerz-Verkehr. Zum 1. November d. J. wird ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von je 10 000 kg, sowie in geschlossenen Sendungen von 50 000 kg und von 100 000 kg zwischen Stationen der Lüttich-Limburger und der Hasselt-Maeseycker Bahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) andererseits herausgegeben, durch welchen der Ausnahmetarif vom 1. September 1887 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Soweit der neue Ausnahmetarif Frachterhöhungen enthält, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 1. Dezember d. J. gültig.

Bis zum gleichen Tage bleiben auch die seitherigen Frachtsätze für die Verkehrsbeziehungen in Kraft, welche in den neuen Ausnahmetarif nicht wieder aufgenommen sind. Nähere Auskunft ertheilt auf Antragen das Tarifbüreau hier und sind Abdrücke des neuen Ausnahmetarifs käuflich durch die Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 18. Oktober 1890. (2315)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, sowie Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Frachtsätze der Station Freiburg-Wiehre der Badischen Staatseisenbahnen für Braunkohlen, Steinkohlen und Steine der Spezialtarife II und III werden vom 20. d. Mts. ab mit den bezüglichen Sätzen für Freiburg i. Br. gleichgestellt.

Erfurt, den 18. Oktober 1890. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Altenstadt. Am 1. November d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Station Altenstadt der Bayerischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 18. Oktober 1890. (2317)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Binnenverkehr. Am 25. Oktober d. J. wird die Station Ohlau in den für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen- etc. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des Gütertarifs für den diesseitigen Binnenverkehr als Versandstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 18. Oktober 1890. (2318)
Königliche Eisenbahndirektion.

Brölthaler Nachbarverkehr. Vom 1. November 1890 ab werden die Stationen Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den Brölthaler Nachbarverkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 19. Oktober 1890. (2319)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nassau-Bayerischer Verkehr. Vom heutigen Tage ab tritt für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes im Verkehre zwischen Hanau-Nord- und Hanau-Oststaatsbahnhof einerseits und Nürnberg C. B. andererseits ein Frachtsatz von 0,61 *M.* für 100 kg in Kraft.

Frankfurt a/M., den 20. Okt. 1890. (2320)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. Württembergisch-Elsass-Lothringischer Tarif vom 1. Mai 1882. Mit sofortiger Gültigkeit wird für Transporte von Rombach nach Eislingen in dem Ausnahmetarife Nr. 3 für Roheisen der Frachtsatz von 0,98 *M.* für 100 kg eingeführt.

München, den 15. Oktober 1890. (2321)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vierzehn Tage nach erfolgter Bekanntmachung treten an Stelle der im VII. Nachtrag zum Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. Oktober 1886 für den Verkehr zwischen Asch einer-, dann Ludwigshafen a/Rh. transit und Mannheim transit andererseits veröffentlichten Frachtsätze anderweitige durchweg ermässigte Taxen in Kraft, worüber das Nähere bei den genannten Stationen oder den betheiligten Bahnverwaltungen zu erfahren ist.

München, den 15. Oktober 1890. (2322)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Tarifs, Theil IIa, Heft 2. Der unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 74 vom 20. September l. J. dieses Blattes verlautbarte Tarif, Theil IIa, Heft 2 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband tritt erst mit 15. November 1890 in Kraft und bleiben die hiedurch zur Aufhebung gelangenden Frachtsätze gleichfalls bis 15. November l. J. in Geltung.

Der Preis eines Exemplares des Tarifs, Theil IIa, Heft 2 beträgt 2 fl. 20 kr. Oe. W.

Wien, am 16. Oktober 1890. (2323)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Oesterr. Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November 1890 treten für Kaolintransporte bei Aufgabe von, bezw. Zahlung für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen ab Kaznau, Dobran und Tremosna nach Brody trans. im Oesterr.-Südwestruss. Grenzverkehre nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

Kaznau-Brody trs. . . .	175,7 kr.
Dobran „ . . .	173,9 „
Tremosna „ . . .	173,4 „

pro 100 kg.

Wien, am 16. Oktober 1890. (2324)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch - Wiener Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. November 1890 tritt zum Tarife für den obengenannten Verkehr ein Nachtrag II, enthaltend Aenderungen in den Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc. und Einführung der Reexpedition für Spiritus in Cisternenwagen, ferner Druckfehler - Berichtigungen in Kraft.

Dieser Nachtrag kann bei den betheiligten Verwaltungen behoben werden.

Wien, am 16. Oktober 1890. (2325)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. November l. J. tritt der Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft 2 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Erweiterung des Ausnahmetarifs Nr. 14 (Reis, etc.) durch Aufnahme der Stationen Sternberg und Freudenthal, ferner Berichtigungen.

Wien, am 16. Oktober 1890. (2326)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November d. J. ab werden die auf der Bahnstrecke Danzig hohe Thor-Neufahrwasser verkehrenden Züge mit Ausnahme der Züge 581, 582 und 583 auf dem zwischen Danzig und Brösen gelegenen Haltepunkte Neuschottland behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und werden Fahr- und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Neuschottland einerseits und Danzig hohe Thor und Neufahrwasser andererseits ausgegeben werden.

Die Abfahrt der Züge von dem Haltepunkte Neuschottland findet wie folgt statt:

Richtung nach Danzig.							
Zug	561	um	6	Uhr	12	Min.	Morgens.
„	563	„	7	„	12	„	„
„	565	„	8	„	42	„	„
„	571	„	12	„	12	„	Mittags.
„	573	„	2	„	12	„	Nachm.
„	577	„	6	„	12	„	Abends.
„	579	„	7	„	42	„	„
Richtung nach Neufahrwasser.							
Zug	560	um	5	Uhr	39	Min.	Morgens.
„	562	„	6	„	39	„	„
„	564	„	8	„	09	„	Vormittags.
„	570	„	11	„	29	„	„
„	572	„	1	„	39	„	Nachm.
„	576	„	4	„	39	„	„
„	578	„	7	„	09	„	Abends.
„	580	„	8	„	39	„	„

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

Neuschottland-Danzig hohe Thor 2,7 km
„ -Neufahrwasser 4,6 „

Gepäckstücke werden von Neuschottland unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben. Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 16. Oktober 1890. (2327)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 40 Stück Lokomotiv - Radreifen aus Tiegelgussstahl, desgleichen von 40 Sprengringen aus Flussstahl ist zu vergeben. Bedingungen und Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 1 ℳ von unserem Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die verlangte Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 27. d. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 14. Oktober 1890. (2328)
Grossherzogliche Direktion.

Pfälzische Eisenbahnen. Für die Eisenbahnschiffbrücke bei Maximiliansau sollen drei eiserne Brückenschiffe auf dem Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden und zwar:

3 gewöhnliche Jochschiffe von je 20,04 m Länge und 3,70 m Breite mit Ruder,
1 Nähe von 15 m Länge und 4,50 m Breite.

Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 2 ℳ zugeschickt.

Die Offerten, welche per Schiff und für die Nähe getrennt zu stellen sind, wollen portofrei an unsere Adresse mit der Aufschrift

„Submission auf eiserne Brückenschiffe“

bis zum 27. Oktober d. J. eingereicht werden. (2329)

Ludwigshafen am Rhein, den 15. Oktober 1890.

Die Direktion.
v. Lavale.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung eines vollständig eingerichteten Wärterhäuschens aus verzinktem Wellblech von 1,70—1,80 m Breite und 2,40—2,50 m Länge im Lichten soll vergeben werden. Angebote, welchen Zeichnung beizufügen, sind unter Angabe der Lieferfrist bis zum 27. Oktober dahier einzureichen.

Giessen, den 15. Oktober 1890. (2330)
Grossherzogliche Direktion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 14 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Donnerstag, den 6. November 1890, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven“ an das Maschinentechnische Büreau Berlin W. Königgrätzerstr. 132 einzureichen. Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder 50 ₰ in 10 Pfennig - Reichspost - Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. November 1890.

Berlin, den 15. Oktober 1890. (2331 MG)
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 84. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

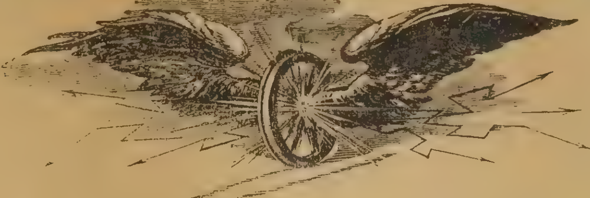
Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Oktober 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Der Abschluss des Uebereinkommens über den Internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

II.
Schluss.*)

Unter den zahlreichen Bestimmungen, welche sich an die inneren Rechte der kontrahirenden Staaten eng anschliessen, heben wir den hochbedeutsamen Art. 11 hervor, welcher den Grundsatz der Publizität der Tarife sanktionirt und insbesondere jede Begünstigung Einzelner gegenüber den vorschriftsmässig zustande gekommenen und gehörig veröffentlichten Tarifen verbietet. Wenn in der hierauf bezüglichen Ziffer 11 des Schlussprotokolls die Freiheit der vertragschliessenden Staaten in Regelung ihres inneren Eisenbahnverkehrs betont wird, so ist dies nur eine Konsequenz des schon im Art. 1 niedergelegten obersten Grundsatzes: Beschränkung des Geltungsgebietes des Uebereinkommens auf das internationale Recht. In der sich hieran anschliessenden Erklärung, welche jeder der Bevollmächtigten für seinen Staat abgab, dass die inneren Rechte sich zur Zeit mit den Grundsätzen des Art. 11 im Einklange befinden und dass es wünschenswerth sei, diesen Einklang zu erhalten, liegt indess eine gewisse — wenn auch nur moralische — Garantie dafür, dass die vertragschliessenden Staaten es nicht dulden würden, wenn versucht werden sollte, den internationalen Tarifen durch heimliche Begünstigungen auf dem Gebiete des inneren Verkehrs eine dem Geiste der Berner Vereinbarungen widersprechende Konkurrenz zu machen.

Von besonderer Wichtigkeit sind die Bestimmungen des Uebereinkommens über die Schadensersatzpflicht der Eisenbahnen. Diese Festsetzungen stimmen zwar im allgemeinen mit unseren inneren Grundsätzen überein, namentlich insoweit es sich um die Haftung für das Personal (Art 29), um die regelmässige Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes (Art. 30) und um den Ausschluss der Haftbarkeit für gewisse besondere Arten von Verlusten (Art. 32 u. 33) handelt. Dagegen zeigen sich hinsichtlich der Höhe des zu leistenden Ersatzes wesentliche Abweichungen von den Bestimmungen des Deutschen Rechts. Als Grundlage dient zwar gleichfalls der gemeine Werth des Gutes. Derselbe ist indess im Verlust-

*) Der Anmerkung 2 des Artikels unserer letzten Nummer ist nachzutragen, dass der von uns im Jahrgang 1884 mitgetheilte Text des Uebereinkommens durch die Beschlüsse der Konferenz vom Jahre 1886 mehrfache, indess meist nur redaktionelle Aenderungen erfahren hat. Wir behalten uns vor, den nunmehr feststehenden Text des Uebereinkommens demnächst mitzutheilen.

falle[1]) nicht nach Ort und Zeit des Empfangs, sondern des Versands zu bemessen. Dazu kommt — als naturgemässe Konsequenz dieser Modifikation — die Erstattung des an Zöllen, Fracht und sonstigen Kosten etwa bereits Bezahlten (Art. 34). Nur in einem seltenen Ausnahmefalle kann der Ersatz geringer sein, als der Werth des Gutes. Es ist nämlich durch Art. 35 den Bahnen gestattet, Spezialtarife (in Deutschland Ausnahmetarife genannt) mit Festsetzung eines im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen: sofern diese Spezialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.[2]) In allen andern Fällen sind Maximalsätze ausgeschlossen. Eine Werthsdeklaration findet überhaupt nicht statt. — Andererseits kann sich der Absender gegen Entrichtung eines Frachtzuschlages eine höhere Entschädigung, über den Werth des Gutes hinaus, sichern durch „Deklaration des Interesses an der Lieferung“. In diesem Falle erhält der Absender Vergütung seines weiteren Schadens, soweit er einen solchen nachzuweisen vermag, bis zum deklarirten Betrage (Art. 38). Eine derartige Deklaration ist aber nicht zulässig bei den erwähnten Ausnahmetarifen mit Maximalsätzen.

Durch die Deklaration des Interesses an der Lieferung wird zugleich für den Fall der Ueberschreitung der Lieferfrist ein höherer als der gewöhnliche Schadensersatz gewährleistet. Die Grundsätze des Uebereinkommens bezüglich der bei Verspätungen zu leistenden Vergütung unterscheiden sich indess auch noch in mehrfacher anderer Hinsicht von denjenigen des Deutschen Rechts. Zunächst kann die Haftung für Ueberschreitung der Lieferfrist nicht, wie nach den Grundsätzen des Deutschen Handelsgesetzbuches, durch den Nachweis der Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, sondern nur durch den Beweis abgewendet werden, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte (Art. 39). Dies läuft augenscheinlich auf den Beweis höherer Gewalt hinaus. Die Höhe der für Verspätungen zu leistenden Vergütung hängt einerseits davon ab, ob ein Schaden nachgewiesen ist oder nicht, und andererseits, ob ein Interesse an der Lieferung deklarirt ist oder nicht (Art. 40). Es soll nämlich:

1. Bei mangelndem Schadensnachweis die Höhe der Vergütung sich in gleichem Verhältniss abstufen, wie die Dauer der Ueberschreitung der Lieferfrist, und soll demzufolge vergütet werden:

bei Verspätungen bis einschl.	1/10 der Lieferfrist	1/10 der Fracht
„ „ „ „	2/10 „ „	2/10 „ „
„ „ „ „	3/10 „ „	3/10 „ „
„ „ „ „	4/10 „ „	4/10 „ „
„ „	von längerer Dauer	5/10 „ „

War das Interesse an der Lieferung deklarirt, so kann die doppelte Vergütung nach gleicher Abstufung beansprucht werden, somit mindestens 2/10 und höchstens 10/10 der Fracht, jedoch nicht über den deklarirten Interessebetrag.

2. Beim Nachweis eines Schadens wird der nachgewiesene Betrag, und zwar ohne Deklaration des Interesses an der Lieferung bis zur vollen Fracht, im Falle einer solchen Deklaration bis zu deren Höhe vergütet.

Eine selbständige Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung findet nach internationalem Recht ebensowenig statt, als eine Werthsdeklaration.

Die Bestimmung, nach welcher im Falle der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit Vergütung des vollen Schadens zu leisten ist (Art. 41), beseitigt für das internationale Recht den Begriff der „böslichen Handlungsweise“.

Hervorzuheben ist noch, dass alle Entschädigungsbeträge vom Tage des Begehrens mit 6 % zu verzinsen sind (Art. 42).

Bezüglich des Erlöschens der Ansprüche gegen die Eisenbahn mit Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes ist darauf hinzuweisen, dass die — grösstentheils selbstverständlichen — Ausnahmen von diesem Grundsatze genau spezialisirt sind (Art. 44). Die Verjährung der Entschädigungsanforderungen gegen die Eisenbahn soll in der Regel in einem Jahre, im Falle der Arglist oder des groben Verschuldens aber in drei Jahren erfolgen (Art. 45).

Von hohem Werthe ist die Festsetzung, welche den Vollzug der auf Grund des Uebereinkommens ergangenen Urtheile sichert (Art. 56). Sofern diese Urtheile vom zuständigen Richter erlassen und nach den für ihn maassgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen sie im Gebiete sämmtlicher Vertragsstrecken Vollstreckbarkeit: allerdings unter Beobachtung der dafür in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen Bedingungen und Formen, aber ohne materielle Prüfung des Inhaltes.

In der Schlussbestimmung (Art. 60) ist vorgesehen, dass das Uebereinkommen zunächst auf 3 Jahre abgeschlossen ist und spätestens 1 Jahr vor Ablauf dieser Frist gekündigt werden muss, andernfalls es für weitere 3 Jahre gilt. Ebendaselbst ist bestimmt, dass das Uebereinkommen 3 Monate nach Austausch der Ratifikationen in Wirksamkeit tritt. Dieser endgültigen Genehmigung wird aber in allen Staaten mit Volksvertretung die Zustimmung der letzteren vorauszugehen haben. In Deutschland wird somit erst ein Beschluss des Reichstages herbeizuführen sein.

So wird voraussichtlich noch geraume Zeit vergehen, bis das neue Recht ins Leben tritt, zumal es 10 Staaten sind, welche vor Ertheilung der Ratifikation erst die Vorbedingungen ihres inneren öffentlichen Rechtes zu erfüllen haben. Diese Zwischenzeit dürften die Bahnen, namentlich auch die dem „Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ angehörigen, dazu benutzen, ihre internationalen Verabredungen, reglementarischen und Tarifbestimmungen den Vorschriften des Berner Uebereinkommens anzupassen. Denn — bestimmt dieses in Art. 4 — „andernfalls sind sie nichtig“.

Inwieweit auch die inneren Gesetzgebungen, wie dies in Russland und in Italien bereits geschehen ist, einen mehr oder minder engen Anschluss an die Grundsätze des internationalen Rechtes suchen werden, bleibt abzuwarten.

[1]) Anders verhält sich dies bei Beschädigungen (Art. 37). Hier ist der volle Minderwerth des Gutes zu ersetzen. Da unter der letzteren Voraussetzung die Eisenbahn ihrerseits den Vertrag vollständig erfüllt hat, so entfällt die im Art. 34 vorgesehene Erstattung von Fracht und Kosten.

[2]) Diese Bestimmung wird schon deshalb nicht häufig zur Anwendung kommen, weil es sich dabei um den Transport ohnehin geringwerthiger Massengüter handelt. Zudem würde die Genehmigung sämmtlicher am Transporte betheiligten Regierungen erforderlich sein, soweit deren Zustimmung nach den inneren Rechten vorgesehen ist. Vergl. Schlussprotokoll Ziff. III.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4192 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verstaatlichung von Eisenbahnen in Oesterreich.

Seit einiger Zeit ist wiederholt von angeblichen Verstaatlichungsplänen der Oesterreichischen Regierung die Rede. So sprach man von der bevorstehenden Verstaatlichung der Lokaleisenbahn-Gesellschaft, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Galizischen Carl Ludwigbahn und der Böhmischen Westbahn. So viel über die Absichten der Regierung verlautet, ist in der nächsten Zukunft eine derartige Aktion überhaupt

nicht zu erwarten. Die erste Verstaatlichung dürfte die der Carl Ludwigbahn sein, welche der Staat übernehmen soll, sobald das zweite Geleise fertiggestellt ist, doch erheben sich dagegen auch allerdings nur vereinzelte Stimmen in den Polnischen Blättern, welche früher eine Polonisirung aller in Galizien befindlichen Eisenbahnen verlangten. — Es dürfte dies die einzige Verstaatlichung sein, über welche voraussichtlich im Laufe des Jahres 1891 verhandelt werden wird. Bei der Böhmischen Westbahn beginnt laut Konzession das staatliche Einlösungsrecht am 30. Juni 1892, und nach den bestehenden Absichten ist eine Verstaatlichung vor diesem Termine nicht zu erwarten. Gegenüber der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn beginnt das Einlösungsrecht des Staates bereits am 1. Januar 1892, allein bis jetzt ist noch keinerlei Entscheidung darüber getroffen, ob und wann die Staatsverwaltung von diesem Rechte Gebrauch machen wird. Die Verstaatlichung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn soll nicht anders als gleichzeitig mit jener der Oesterreichischen Nordwestbahn erfolgen, und eine solche Transaktion ist für eine absehbare Zeit nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen. Was endlich die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft betrifft, so sind die Beziehungen zwischen der Staatsverwaltung und dieser Gesellschaft vertragsmässig so geordnet, dass für die Einlösung durch den Staat derzeit ein Bedürfniss nicht vorhanden ist.

Vorsorge für die Sicherheit des Bahnverkehrs.

Der K. K. Handelsminister hat an die Oesterreichischen Eisenbahnen einen, in Nr. 120 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." veröffentlichten Erlass gerichtet, in welchem er verschiedene Vorkehrungen behufs der Sicherheit des Verkehrs fordert. Der Erlass knüpft an die Unfälle an, welche im diesjährigen Sommer auf einigen Linien des Staatsbahnnetzes, sowie auf einzelnen Privatbahnen vorgekommen sind und führt aus, dass in erster Reihe eine verschärfte Ueberwachung des Personals und eine strenge Handhabung der Dienstvorschriften nothwendig sei, um ähnlichen Vorkommnissen in Zukunft vorzubeugen. Ausserdem aber stellt der Erlass bezüglich der nothwendigen dauernden Vorkehrungen folgende Forderungen auf: 1. Es wird den Bahnverwaltungen empfohlen, bei allen Linien, welche von schneller verkehrenden Zügen befahren werden, der Instandhaltung und eventuellen Verstärkung des Oberbaues, vornehmlich durch Vermehrung und Verbesserung der Schienen-Befestigungsmittel, sowie der Anzahl und dem Zustande der Schwellen, erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. 2. Die Erweiterung der Stationen, sowie im Bedarfsfalle die streckenweise Herstellung des Doppelgeleises unverweilt einem Studium zu unterziehen. 3. Die Anwendung der mechanischen Weichenversicherung durch Aufstellung centraler Weichenstell- und Signal-Sicherheitsapparate möge verallgemeinert werden, wobei auf die neuesten Verbesserungen der fraglichen Einrichtungen hingewiesen wird, welche bei entsprechender Handhabung die Möglichkeit von Verstössen seitens des Bedienungspersonals vollständig ausschliessen. 4. Der Vorrath an Lokomotiven und Wagen möge jederzeit in entsprechender Höhe erhalten und insbesondere möge dafür Vorsorge getroffen werden, dass jene Maschinenkategorien in genügender Zahl vorhanden seien, welche ihrer Konstruktion nach für die vorkommenden Zuggeschwindigkeiten vollkommen geeignet sind. Desgleichen wäre die Ausrüstung aller Personenzüge mit durchgehenden Bremsen und mit einem geeigneten Interkommunikationssignale thunlichst zu beschleunigen. 5. Bei Aufstellung der Fahrordnungen sei darauf zu sehen, dass die nöthigen Aufenthalte an den Zwischenstationen eingehalten werden können und Verspätungen hintangehalten werden. 6. An das Betriebspersonal sollen keine Anforderungen gestellt werden, welche das Durchschnittsmaass der Leistungsfähigkeit übersteigen. Es soll also jede Ueberbürdung vermieden, überdies aber das Personal nicht blos durch Ahndung der Pflichtversäumnisse, sondern auch durch Belohnung besonderer Aufopferung oder Geistesgegenwart bei Verhütung von Unfällen im Interesse der Verkehrssicherheit beeinflusst werden. Endlich fordert das Handelsministerium die Eisenbahnverwaltungen auf, bis 1. Dezember über die Verfügungen Bericht zu erstatten, welche aus Anlass dieser Ministerialverordnung getroffen worden sind.

Die Durchführung der Krankenversicherung.

Die K. K. Generalinspektion hat in einem im „Verordnungsblatt für Eisenb. und Schifff." Nr. 119 veröffentlichten Erlasse mehrere Erläuterungen für die Durchführung des diesbezüglichen Gesetzes vom 3/3. 1888 hinausgegeben und dabei das Entgegenkommen der Verwaltungen sowie den besonderen Eifer der Obmänner und der Kassenausschüsse, bei Bewältigung der Schwierigkeiten des Beginnes und hinsichtlich der tadellosen Führung der Krankenkassen, lobend anerkannt. Die Erläuterungen betreffen folgende 8 zweifelhafte Fragen und zwar: 1. Die Inanspruchnahme des Reservefonds. 2. Die Auszahlung des Krankengeldes, insbesondere mit Rücksicht darauf, dass gegenwärtig fast gar keine Krankheiten unter 4tägiger Dauer vorkommen. 3. Die Kassenleistungen bei Spitalsverpflegung erkrankter Mitglieder. 4. Das Recht auf die Kassenleistung ausgeschiedener erwerbsloser Mitglieder innerhalb des Zeitraums von 6 Wochen. 5. Die Kontrole gegen Simulationen. 6. Weiter die Fragen: Was unter „therapeutischen Behelfen" zu verstehen sei. 7. Ob ein im Tagelohn gestandenes, wegen Erkrankung ausgebliebenes Mitglied als ausgeschieden anzusehen ist. Endlich 8. ob und wie lange strafweise entlassene Mitglieder Anspruch auf Kassenleistungen haben. Diese vorläufig ausreichenden Erläuterungen werden ertheilt, da die wünschenswerthe Abänderung des gedachten Gesetzes bezüglich mehrerer dieser Fragen gegenwärtig nicht durchführbar ist.

Die Englische Leine als Interkommunikationssignal bei gemischten und Omnibuszügen.

Die Einführung dieses Signalmittels wurde bei den erwähnten Zügen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Würdigung ihrer besonderen Verhältnisse vom K. K. Handelsministerium gestattet. Bei den Omnibuszügen soll die Englische Leine vom letzten Personenwagen über den ganzen Zug bis zur Lokomotivpfeife geführt, als ein kompletes Interkommunikationssignal hergestellt werden, während bei den gemischten Zügen, deren Personenwagen hinter den Lastwagen am Schlusse des Zuges eingereiht sind, die Englische Leine vom letzten Personenwagen nur bis zum Gepäckwagen geführt werden soll. Im Gepäckwagen der gemischten Züge ist dann eine Glocke anzubringen, welche, beim Anziehen der Englischen Leine zum Ertönen gebracht, den Zugführer auf dieses Haltesignal aufmerksam macht.

Eisenbahnvorlagen in Ungarn.

Der Handelsminister hat den Bericht über die Konzessionirung der Lokalbahn Nagy Margita-Versecz, der Lokalbahn Pressburg-Steinamanger, der Lokalbahn Almas-Fuzitö und den Anhang der Konzessionsurkunde der Lokalbahn Ipolysag-Balassa Gyarmat, ferner den Gesetzentwurf wegen der Betriebsübernahme der Arad-Temesvarer Eisenbahn durch den Staat, den Bericht über die Konzessionirung der Lokalbahn Marmaros Sziget-Szigetkamara, der Lokalbahn Szigetkamara-Szlatina und der Lokalbahn Szigetkamara-Nagybocsko bezw. Kisbocsko, endlich über die staatliche Ablösung der Ungarischen Nordostbahn dem Abgeordnetenhause vorgelegt.

Das Gebäude für den Unterricht in den Fächern des Kommunikationswesens in Budapest.

Der Energie des Handelsministers Baross ist die Errichtung eines Gebäudes für den Unterricht der Aspiranten des Eisenbahn-, des Post- und Telegraphendienstes, sowie für die höhere Ausbildung im Kommunikations- bezw. Schifffahrtswesen zu danken. Der Bau ist auf die Maximalzahl von je 120 Hörern für die gedachten Zweige des Verkehrswesens berechnet und mit allen hierfür erforderlichen Sälen, Lehr- und Lesezimmern, Magazinen und Versuchsräumlichkeiten so zur Genüge versehen, dass ein Theil des Gebäudes noch gegenwärtig vermiethet werden kann.

Der Oesterreichische Levanteverkehr.

Es wurden in diesem Verkehre bisher die äusserst niedrigen Sätze durch die Anwendung eines Zuschlages unter dem Titel „Sperrigkeitszuschlag" fast illusorisch gemacht. Nunmehr geben die betheiligten Verwaltungen bekannt, dass die störende Verfügung aufgehoben wird und ein fester Sperrigkeitszuschlag nach dem Gewicht, an Stelle des bisherigen Zuschlages nach Maass festgesetzt werden wird. Diese Anordnung ist gleichbedeutend mit einer abermaligen Ermässigung der Sätze dieses Kampftarifes. — In dem neu zu aktivirenden Levantetarif via Triest, dessen Erscheinen schon gegen Ende dieses Monats zu gewärtigen ist, werden die diesbezüglichen Bestimmungen genau abgefasst sein.

Eröffnung der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg.

Diese normalspurige Lokalbahn mit den Stationen Bad Radein, Wudischofzen, Kreuzdorf, Luttenberg und den Haltestellen Ober-Radkersburg und Eich-Mauthdorf wurde am 16. Oktober d. J. eröffnet. Die genannten Stationen sind für den gesammten Personen- und Güterverkehr, die Haltestellen nur für den beschränkten Personenverkehr eingerichtet. Der Betrieb wird von der Südbahngesellschaft geführt.

Eröffnung neuer Strecken in der Ungarischen Reichshälfte.

a) Die Lokalbahn Kaschau-Torna mit den Stationen Enyiczke, Nagy-Ida, Csécs, Szepsi und Somadi und mit der Ausweiche und Haltestelle Bárcza am 12. d. Mts.

b) Die Drahtseilbahn in Agram zur Verbindung zwischen der unteren und oberen Stadt am 8. d. Mts.

Die Borstenviehkonvention zwischen Ungarn und Serbien.

Zwischen den Vertretern dieser beiden Regierungen sind die Grundzüge eines diesfälligen Uebereinkommens vereinbart worden. Nach demselbenn stimmt Ungarn der Wiederherstellung des Status quo ante zu und es wird jener Zustand wieder platzgreifen, welcher durch den mit Serbien geschlossenen Handelsvertrag und die in Kraft befindliche Veterinärkonvention fixirt wurde. Das Serbische Borstenvieh wird an der Grenze einer Prüfung auf Gesundheit und Rasse und in Steinbruch einer 6 tägigen Kontumaz unterzogen. Ausserdem bleibt der Ungarischen Regierung die Möglichkeit offen, im Falle von Seuchen und selbstverständlich auch gegen jede Rumänische Provenienz sich zu schützen.

Um der Ueberfluthung mit Serbischer Waare zu begegnen, sollen anfänglich nur geringere Transporte (etwa 5 000 Stück wöchentlich) mit der Bahn befördert werden, die stärkeren werden bald nachfolgen.

Stand der Fahrbetriebsmittel in Oesterreich Ende 1889.

Um diese Zeit waren vorhanden: 3 518 Lokomotiven, 2 862 Tender, 256 Schneepflüge, 7 260 Personenwagen und 81 633 Güterwagen. In Bestellung gegeben waren: 67 Lokomotiven, 36 Tender, 179 Personen- und 2 956 Güterwagen.

Nichtqualifikation der Eisenbahnkassirer als Staatsbeamten (Rechtsfall).

Der Stationskassirer einer verstaatlichten Eisenbahn war eines Missbrauches bei der Kartenausgabe beschuldigt, welcher ihm im Falle seiner Qualifikation als Staatsbeamter eine weit höhere Strafe zugezogen hätte. Diese Qualifikation wurde mittelst Entscheidung des O.-G.-H. 1890 den Eisenbahnbeamten im allgemeinen aus dem Grunde abgesprochen, weil dieselben nicht Regierungsgeschäfte überhaupt besorgen, da als ein solches der Betrieb einer verstaatlichten Bahn nicht anzusehen ist, nachdem derselbe auch von Privatpersonen geführt werden kann; das öffentliche Interesse ist ebenso bei Staatswie bei Privatbahnen von Einfluss, ohne dass die Bediensteten der letzteren als Staatsbeamte gelten würden.

Oesterreichs Export im I. Halbjahr 1890

weist gegen die Handelsergebnisse im gleichen Zeitraume des Vorjahres, besonders in den Ausfuhrartikeln, bemerkenswerthe Differenzen auf. Infolge der gegen das Vorjahr in erster Linie für Cerealien gestiegenen Preise ist die Werthsumme der Ausfuhr des Vorjahres erreicht worden (364,5 Millionen Gulden gegen 364,1 Millionen Gulden 1889), dagegen sind die Quantitäten des Exportes beträchtlich zurückgegangen. In bemerkenswerther Weise springt dies bei der Ausfuhr von Getreide in die Augen. Im I. Halbjahre 1889 wurden ausgeführt: 4 171 689 Metercentner, dagegen 1890 nur 2 285 995 Metercentner, also 1 885 694 Metercentner weniger; an diesem Weniger ist Weizen allein mit 1 132 866 Metercentner betheiligt. Beachtenswerth ist ferner die Ausfuhrverminderung in Industrieerzeugnissen, namentlich Glas, Porzellan und feinsten Metallwaaren. Der Werth der Einfuhr im I. Halbjahre 1890 beziffert sich auf 305 Millionen Gulden (gegen die gleiche Zeit des Vorjahres + 11,5 Millionen Gulden oder + 5,7 %).

Vergleicht man die Einfuhr- und Ausfuhr-Werthzahlen mit einander, so ergibt sich für das in Frage kommende Halbjahr ein Aktivum von 59,5 Millionen Gulden gegen ein solches von 75,6 Millionen Gulden im ersten Halbjahre 1889, also gegen den letzteren Zeitraum ein Weniger von 16,1 Millionen Gulden.

Böhmische Braunkohle und Schlesische Steinkohle.

Infolge der Herabsetzung der Tarife für Böhmische Braunkohle von dem Brüx-Duxer Kohlenrevier nach dem Reichenberger Industriebezirke haben die Schlesischen Steinkohlengruben ab 15. d. Mts. die Kohlenpreise, bezw. im Einvernehmen mit den betheiligten Bahnverwaltungen die Frachttarife herabgesetzt, um der drohenden Konkurrenz der Böhmischen Braunkohle zu begegnen.

Schleppbahn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien zum Gaswerke.

Ueber diese vom Gemeinderathe der Stadt Wien schon seit längerer Zeit genehmigte Bahn sind folgende Beschlüsse nachzutragen: Wenngleich die Gemeinde Wien nicht verkennt, dass, wenn infolge des Baues und Betriebes der beantragten Schleppbahn der Kohlentransport zu dem Erdberger Gaswerk mittelst Fuhrwerks aufhört, die Belästigung durch Kohlenstaub in diesen Strassen vermindert und dadurch auch sanitäre Vortheile für die Bewohner und Passanten geschaffen werden, kann sie doch die Gemeinnützigkeit des Unternehmens im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl. (Enteignungsgesetz) nicht als vorhanden anerkennen, weil nach Ansicht der Gemeinde als „gemeinnützig" nur ein solches Eisenbahnunternehmen angesehen werden kann, welches den allgemeinen Verkehr auf der betreffenden Bahnstrecke zu heben bestimmt ist, was bei der in Rede stehenden Schleppbahn, welche nur gebaut wird, um einem einzelnen Privatunternehmen Kohlen zuzuführen, nicht der Fall ist. Punkt 2 der Beschlüsse setzt die Bedingungen fest, unter welchen der Staatseisenbahn-Gesellschaft die zur Herstellung der in Rede stehenden Bahn erforderlichen städtischen Gründe, im Ausmaasse von etwa 10 000 qm, pachtweise auf die Dauer von 50 Jahren überlassen werden sollen. Der Pachtschilling wurde vorläufig mit 50 kr. für das Quadratmeter und Jahr festgesetzt. Im übrigen sind die Bedingungen dieselben, wie sie zwischen der Gemeinde und der Firma Krauss & Co. bezüglich der zur Dampfbahn Wien-Stammersdorf und Gross-Enzersdorf verpachteten städtischen Gründe vereinbart worden sind.

Die Eisenbahntarife für den Güterverkehr nach Triest.

Das Verordnungsblatt für Eisenbahnen bringt ein Verzeichniss der im Verkehr mit Triest bestehenden Tarife mit folgender Motivirung: „In den Kreisen der Handels- und Verkehrswelt wurde es schon oftmals als ein Mangel empfunden, dass es an einer Zusammenstellung der für den Seehafenplatz Triest gültigen Tarife fehlt, welche nicht nur auf Vollständigkeit Anspruch machen könnte, sondern auch die bezüglichen Tarife in einer möglichst systematischen Anordnung enthalten würde. Diesem Mangel soll das (erwähnte) Verzeichniss abhelfen. Danach bestehen für den Inlandsverkehr 20 verschiedene Tarife, für den Grenzverkehr 2 Tarife, und zwar für den Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischen und den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr, endlich 9 Tarife für den Auslandsverkehr. Es würde ermüden, alle diese Tarife und ihre Routenbestimmung hier aufzuführen, es genügt der Hinweis darauf, dass nahezu für jeden für den Eigenbedarf oder den Export Triests in Betracht kommenden Artikel Ausnahmetarife nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes bestehen. Nach diesen authentischen Nachweisen unterliegt es keinem Zweifel, dass die Oesterreichischen Eisenbahnen dem Verkehr nach Triest und der regen Verbindung des Hinterlandes mit unserem grössten Hafen die nöthige Aufmerksamkeit und Würdigung zu theil werden lassen.

Konferenz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes am 15. d. Mts. in Krakau.

Vertreten waren hierbei ausser der vorsitzenden Carl Ludwigbahn, die Sächsischen Staatsbahnen, die Eisenbahndirektionen Berlin, Breslau, Altona, Köln, Erfurt, Frankfurt a/M., Magdeburg, Elberfeld und Hannover, sowie die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn. In zweitägiger Verhandlung wurde u. a. die Einführung eines ganzjährigen Termins für die Reexpedition von in den Krakauer und Lemberger öffentlichen Lagerhäusern befindlichen Waaren und eine Tarifermässigung beim Export von Grubenholz beschlossen. Die Vorsitzende beantragte eine Verkehrserleichterung und Tarifermässigung bei Beförderung von Galizischem Getreide nach Norddeutschland zum weiteren Transport auf dem Meere (worüber nachträglich entschieden werden soll).

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Amerikanische Tarifbill beherrscht die wirthschaftliche und finanzielle Lage, sie hat die Geldnoth verschärft und den kaum begonnenen Aufschwung von Handel und Industrie wieder abgeschwächt. Umsonst freuen wir uns der einen günstigen Erfolg verheissenden Anregungen für die zollpolitischen Verhandlungen mit Deutschland und der dortigen theilweisen Wiedereröffnung der Grenze für unsere Viehtransporte; umsonst beschliessen unsere grösseren Bahnverwaltungen eine Verbesserung der Zugverbindungen für die nächste Sommerperiode, die Spekulation ist durch die Mac Kinley ganz entmuthigt; ausser Staatsbahn (248), welche sich noch zur vorwöchentlichen Notiz erhielt, wichen Nordbahn (2770), Carl Ludwigbahn (201), Nordwestbahn (218,25) Elbethalbahn (231,75) und Südbahn (150), dafür waren Böhmische Bahnen bevorzugt und haben ansehnliche Reprisen erzielt. Auch Albrechtbahn (82,50) stieg infolge der bevorstehenden Prioritätenumwandlung.

Aus Bayern.

Eisenbahnjubiläum.

⊙ Die feierliche Eröffnung des durchgehenden Betriebes auf der Bahnlinie von München nach Augsburg erfolgte am 4. Oktober 1840, als dem Tage des Beginnes der sogen. Oktoberfestwoche. Es tritt nun die Frage heran, aus welchem Grunde dieser Tag der 50. Wiederkehr der definitiven Betriebseröffnung der München-Augsburger Eisenbahn nicht in ähnlicher Weise festlich begangen wurde, wie dieses bei der gleichen Veranlas-

sung der Nürnberg-Fürther Eisenbahn im Jahre 1885 geschah.*) Die Antwort erscheint einfach. Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn erlebte ihren 50. Jahrestag als jenes selbständige Unternehmen, als welches dieselbe seinerzeit gegründet wurde, die München-Augsburger Eisenbahn aber nicht. Sie ging nach nur 4jährigen selbständigem Bestande am 1. Oktober 1844 in die an diesem Tage schon bestehenden Königlich Bayerischen Staatsbahnen auf. Letztere datiren vom 25. August des Jahres 1844, an welchem die feierliche Eröffnung der ersten Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg stattfand. Der 25. August 1894 wird also der Tag sein, an welchem die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ihr 50jähriges Jubelfest begehen werden, zumal dieses Jubelfest ja nicht von jenem Tage ab, an welchem in Bayern das Staatsbahnprinzip zuerst aufgestellt wurde, datirt werden kann, sondern von dem Tage ab, an welchem das Prinzip zuerst thatsächliche Verwirklichung gefunden hat. Und dieses war eben der 25. August 1844. Es gibt aber doch die Wiederkehr des 50. Jahrestages der definitiven Betriebseröffnung der München-Augsburger Privatbahn Veranlassung, der Männer zu gedenken, welche damals dieses Unternehmen ins Leben riefen und leiteten; ihre Mühe, Berufsfreudigkeit und Aufopferung verdienen noch heute volle Anerkennung und sie wird ihnen gewahrt bleiben in den Annalen der Eisenbahngeschichte Bayerns. Als der einzige Ueberlebende aus dem Beamtenkörper dieser ehemaligen Gesellschaftsbahn weilt noch unter uns der Königliche Generaldirektionsrath a. D. Friedrich Petri in München. Derselbe stand vom November 1837 bis zum September 1840 als Ingenieur bei der baulichen Ausführung der München-Augsburger Bahn in Verwendung und bekleidete zugleich vom September 1839 an den Posten als Bahningenieur beim Betriebe derselben. Nach der Verstaatlichung der Bahn im Dienste derselben vorerst funktionsweise weiter verwendet, wurde Petri im April 1846 zum Königlichen Betriebsingenieur bei dem neu gegründeten Bahnamte München ernannt, wobei er zugleich vom April 1847 bis zum Dezember 1849 als Mitglied des bereits erwähnten Königlichen Bahnamtes für den Ausbau der München-Augsburger Bahn thätig war. Später zum ausschliesslichen Betriebsdienst übergetreten, wurde derselbe im Jahre 1857 zur Generaldirektion einberufen, welcher er bis zum 31. Dezember 1886 angehörte, an welchem Tage er auf eigenes Ansuchen unter Allerhöchster Anerkennung seiner langjährigen treuen und erspriesslichen Dienstleistungen in den bleibenden Ruhestand versetzt wurde. Die Mitglieder der Generaldirektion bereiteten damals ihrem scheidenden Kollegen, welcher sich seit Jahren durch Erfindung des an den fahrenden Zügen anzubringenden, nach ihm benannten „Geschwindigkeitsmessers“ zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit auch weit über Bayern hinaus einen wohlbegründeten Ruf erworben, ein solennes Abschiedsfest.

Anlässlich des Erinnerungstages — 4. Oktober 1840 — wurde Herrn Petri der Titel und Rang eines Königlichen Ober-Regierungsrathes verliehen.

Möge dem Nestor des Bayerischen Eisenbahnwesens jene körperliche Rüstigkeit und geistige Frische, welche heute noch sein hohes Alter verschönen, auch weiterhin erhalten bleiben!

Augsburger Ringbahn.

Nachdem die Stammlinie der Augsburger Lokalbahn vollendet war, hatte das Königliche Oberbahnamt in Augsburg, welchem die Ausführung dieser Lokalbahn durch die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen übertragen worden war, den Aufsichtsrath und Vorstand der Augsburger Lokalbahn, sowie diejenigen Herren, welche in rein technischer Beziehung bei der Bahnprojektirung betheiligt waren, zu einer technischen Bereisung der Stammlinie und ersten Ringfahrt auf den 9. d. Mts. eingeladen. Die Fahrt mit 1 Lokomotive und 3 Personenwagen, an welcher auch fast sämmtliche Mitglieder des Königlichen Oberbahnamtes Augsburg theilnahmen, ging vom Bahnhofe Augsburg aus, in der Richtung der Linie nach München und erfolgte von der Filiale der Augsburger Gasbeleuchtungsgesellschaft aus nach dem Augsburger Bahnhofe zurück. Die Abzweigstationen der Flügelbahnen nach den anzuschliessenden Fabriken wurden dabei eingehend besichtigt und zwischen den Rangirstationen III und IV, in der Nähe des Wertachsteiges, die Legung der Schlussschienen vorgenommen. Hier hielt Herr Bezirksingenieur Henoch eine längere Ansprache, in welcher er eine kurze Geschichte der Entstehung dieser Ringbahn gab, zu welcher die erste Idee bereits im Jahre 1872 auftauchte. Aus der Ansprache entnehmen wir, dass das im Jahre 1886 gebildete Eisenbahnkomitee erst nach langen und mannigfaltigen Verhandlungen unterm 24. Januar 1889 für eine zu bildende Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn für den Güterverkehr in Augsburg erhielt und dass gleichzeitig genehmigt wurde, dass sowohl der Bau als der künftige Betrieb durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen erfolgen dürfe, mit welcher Aufgabe das Königliche Oberbahnamt Augsburg betraut wurde. Nachdem im Jahre 1889 das Detailprojekt dieser Bahn, welche hierbei als vollständige Ringbahn, gegenüber dem früheren Projekt als Sackbahn, bearbeitet wurde, unter der Oberleitung des Vorstandes der Bauabtheilung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, des Königlichen Oberregierungsrathes Ebermayer zum Abschluss gebracht worden war, erfolgte mit Beginn des Jahres 1890 die Durchführung der Grunderwerbungsverhandlungen. Mit allerdings grossen finanziellen Opfern wurden alle Schwierigkeiten in verhältnissmässig kurzer Zeit überwunden, welche der Inangriffnahme der Bauarbeiten auf der ganzen Strecke der nicht ganz 11 km langen Ringbahn, mit ihren etwa 15 km langen Flügelbahnen, entgegenstanden. Die Bauarbeiten hinsichtlich der Herstellung des Bahnkörpers und der massiven Brücken wurden Mitte Februar d. J. vergeben und innerhalb des Vollendungstermins ausgeführt. Der Thätigkeit des mit der speziellen Bauführung betrauten Abtheilungsingenieurs Reif ist es gelungen, die Schienenlage innerhalb einer Bauzeit von nicht ganz 8 Monaten für die Stammlinie der Augsburger Lokalbahn so weit zu fördern, dass nun am 9. d. Mts. die Schlussschienen eingelegt werden konnten.

*) Am 16. Oktober d. J. wurde auf dem Plärrer zu Nürnberg der von Professor Hrch. Schwabe in Nürnberg modellirte und in Erz gegossene Kunstbrunnen zum Andenken an die im Jahre 1835 erfolgte Eröffnung der Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) enthüllt.

Deggendorf-Metten.

Unter der Firma Lokalbahn Deggendorf-Metten ist (wie bereits in Nr. 83 S. 812 d. Ztg. kurz gemeldet) in Deggendorf eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze daselbst am 10. Juli 1890 beziehungsweise am 22. September 1890 gegründet worden. Die Allerhöchste Konzessionsurkunde ist datirt Oberstdorf, den 7. September 1890. Die Dauer der Gesellschaft ist auf 99 Jahre festgesetzt. Zweck und Gegenstand der Gesellschaft ist: 1. der Bau und Betrieb der Lokalbahn Deggendorf-Metten, 2. der Bau und Betrieb einer Pferdebahn zwischen Bahnhof Deggendorf und Stadt Deggendorf. Das Grundkapital beträgt 215 000 ℳ und ist in 215 auf den Inhaber lautende Aktien zu je 1 000 ℳ eingetheilt. Auf diesem Grundkapital lasteten die Vorbereitungs- und Projektirungskosten mit 3 000 ℳ (kein Gründungsaufwand). Von dem Grundkapital der Gesellschaft (215 000 ℳ) ist der vierte Theil baar aufgebracht und befindet sich zur Verfügung der Gesellschaft im Besitze des Vorstandes. Die ordentliche Generalversammlung vom 10. Juli 1890 hat beschlossen: „Die Gesellschaft nimmt ausser dem Aktienkapital noch ein Prioritätsanlehen von 210 000 ℳ, zu 4 % verzinslich und rückzahlbar in Zinsbeischlägen zu 0,5 % jährlich, auf. Diesem in Annuitäten tilgbaren Prioritätsanlehen steht das Aktienkapital im Range nach, so dass das Erträgniss der Bahn in erster Reihe zur Deckung der Zinsen sowie der Rückzahlungsquote zu verwenden ist und das ganze Vermögen der Gesellschaft für Kapital, Zinsen und Annuitäten in erster Linie haftet. Die Aufnahme und Unterbringung dieses Prioritätsanlehens wird dem Aufsichtsrathe überlassen.“

Neuer Bahnhof in Regensburg.

Am neuen Bahnhofe in Regensburg ist nach 1½jähriger Bauzeit das neue Betriebsgebäude bis auf die innere Einrichtung fertiggestellt. Die Einrichtung der Centralheizung, der elektrischen Beleuchtung usw. soll im Laufe des Winters, die Eröffnung des Gebäudes für den Verkehr im Mai 1891 erfolgen. Erst nach dem Abbruch des alten Bahnhofes können dann die umfassenden Arbeiten der Geleiseänderungen, Erbauung des Personentunnels, Herstellung der Centralweichenstellung in Angriff genommen werden. Gegenwärtig wird in der Centralwerkstätte die elektrische Beleuchtung eingerichtet und sind am Güterbahnhof die Erdarbeiten zur Erweiterung der dortigen Geleiseanlagen in Ausführung begriffen. Das neue Postgebäude am Bahnhof ist im Rohbau fertiggestellt.

Forchheim-Ebermannstadt.

Die Lokalbahnlinie von Forchheim nach Ebermannstadt soll, wie bis jetzt bestimmt, am 15. April kommenden Jahres eröffnet werden. Stationen bezw. Anhaltstellen erhält die Bahn ab Forchheim in: Gosberg, Pinzberg, Wiesenthau, Kirchehrenbach, Pretzfeld und Ebermannstadt. Die Bahn ist in 2 Arbeitsloose eingetheilt und zwar ist das erste 757 m (zwischen Forchheim und Kirchehrenbach), das zweite 735 m (zwischen Kirchehrenbach und Ebermannstadt), zusammen 14,92 km lang.

Neuenmarkt-Markt Schorgast: Neubau.

Die zur Umgehung der schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und Markt Schorgast (1:35 und 1:40) zu erbauende Korrektionsstrecke berührt das Bad Berneck und wird in grossen Kurven eine Länge von etwa 10 km mit abwechselnder Steigung von 1:100 bezw. 1:150 erhalten.

Gotteszell-Viechtach.

Die Probefahrt auf vorgenannter Lokalbahnstrecke wird am 27. d. Mts. stattfinden.

Aus Russland.

Der Ssuramtunnel.

Die Bahn von Tiflis nach Poti, in ihrer gesammten Länge für den Betrieb am 10. Oktober 1872 eröffnet, hatte die Bestimmung, zunächst eine Verbindung zwischen dem Verwaltungscentrum des Kaukasus und dem Schwarzen Meere herzustellen, wodurch der Verkehr mit der Centralverwaltung in Petersburg nicht nur wesentlich erleichtert, sondern auch namentlich die militärische Position im Kaukasus sehr gestärkt wurde. Sodann aber ist dieser Theil der Transkaukasischen Bahn nur als die erste Hälfte der wichtigen Verkehrsstrasse zu denken, welche das Schwarze Meer mit dem Kaspischen Meere zu verbinden bestimmt ist.

Den ersten Theil der Aufgabe konnte die Bahn von Tiflis nach Poti noch verhältnissmässig leicht erfüllen, obgleich auch schon hier bei dem lebhaften Verkehr die Ueberschreitung des Ssurampasses, dessen Scheitel 3 056 Fuss über dem Spiegel des Schwarzen Meeres liegt, sehr grossen Kraftaufwand verlangte, denn es konnten 2 Lokomotiven, System Fairly, durchschnittlich nicht mehr als höchstens 13 beladene Güterwagen über den Bergrücken schleppen. Hierdurch wurde der Verkehr nicht nur wesentlich behindert mit Rücksicht auf den schnellen Transport, sondern die Transportkosten selbst wuchsen wesentlich. Alle diese Verhältnisse nahmen natürlich einen ganz anderen Charakter an, als im Jahre 1883 die Verbindung mit dem Kaspischen Meere bei Baku hergestellt worden war, und nun der grosse Strom der Güter aus Baku (Petroleum, Naphta usw.) und ebenso aus dem Produktionsgebiete des Beckens des Kaspischen Meeres das Ufer des Schwarzen Meeres zu erreichen strebte. War es früher nur mit Aufbieten aller Kräfte möglich die Schwierigkeiten zu überwinden, so zeigte es sich jetzt sehr bald, dass es so nicht weiter gehe, namentlich da der Verkehr in grossen Dimensionen wuchs. Es wurden befördert:

	Passagiere	Güter Pud
1883	697 156	27 901 934
1884	761 958	39 022 404
1885	842 349	43 245 638
1886	892 496	58 541 640
1887	919 088	61 053 293
1888	931 867	71 222 976

Inzwischen war auch die ganze Bahn Poti-Baku in den Besitz des Staates im Jahre 1888 übergegangen und bei dieser Gelegenheit der Befehl ergangen, die Vorarbeiten zu einem Tunnel, die bereits in Angriff genommen waren, rüstig zu fördern, um das Verkehrshinderniss zu beseitigen.

Am 9. Juli 1886 wurde das Projekt bestätigt, durch welches der Ssurampass durchtunnelt werden sollte, wobei die ganze Umgehungslinie genau dieselbe Länge erhielt, nämlich 21,74 Werst, als der zu umgehende Höhenrücken hat. Der Kostenanschlag betrug im ganzen 8 400 000 R., wobei der Tunnel selbst eine Länge von 3 Werst und 2 678 Fuss erhalten sollte, während die Höhe 23,17 Fuss und die Breite 29,49 Fuss beträgt. Vergleicht man diese Dimensionen mit denjenigen anderer Europäischen Tunnels, so ergeben sich für den Ssuramtunnel die grössten Dimensionen, nämlich für den

	eine Höhe von m	eine Breite von m
Arlbergtunnel	5,90	8,00
St. Gotthardtunnel	5,90	8,00
Giovitunnel	5,95	8,60
Montauban-Brive	6,44	8,24
Ssuramtunnel	7,04	8,96

Der Scheitel des Tunnels liegt 2 576 Fuss über dem Spiegel des Schwarzen Meeres. Gegenwärtig befindet sich im Tunnel 1 Geleis und wird nunmehr ein Verkehr von 30 Zügen von jeder Seite ermöglicht, die aus 20 beladenen Wagen bei Vorspann 1 Lokomotive, System Fairly, bestehen. Was nun die Arbeiten an dem Tunnel anlangen, so wurden dieselben von beiden Seiten gleichzeitig gefördert und begannen von Westen her am 6. Juni 1887 und von Osten am 15. Januar 1888, wobei bis zum Durchschlag am 12. November 1888 um 7 Uhr Morgens von Westen 9 802 Fuss und von Osten 3 052 Fuss durchbohrt wurden. Die Maximalleistung betrug an einem Tage 35 Fuss, während durchschnittlich von Westen 20,3 Fuss und von Osten 13,3 Fuss die Arbeit vorwärts ging, dagegen kontraktmässig nur 9,31 Fuss gefordert wurden. Die Bohrarbeiten waren der Hamburger Firma Brandt & Co. übergeben worden, deren Prinzipal selbst der Konstrukteur seiner hydraulischen Stoss-Bohrmaschine ist. Die Bahnarbeiten gingen wie vorgeschildert schnell vorwärts, obgleich die zu überwindenden Schwierigkeiten sehr grosse waren. Namentlich verursachte die Ventilation grosse Schwierigkeiten, bis es gelang in die Stollen bis zu 3 000 000 Kubikfuss frische Luft innerhalb 24 Stunden zu führen, um den Arbeitern den Aufenthalt zu ermöglichen.

Ein weiterer, die Arbeiten sehr hemmender Widerstand war das Grundwasser, welches oft in ungeheuren Mengen den Tunnel überfluthete. Bei den Bohrungen wurden kleinere und grössere Wasseradern geöffnet, aus denen oft Ströme von über 24 600 hl in 24 Stunden ausflossen und in besonderen Kanälen abgeleitet werden mussten. Ausserdem waren die ausströmenden Grubengase und Feuer von der grössten Gefahr. So wurde am 30. April d. J. eine Wasserader durchstochen, welcher eine ungeheuere Wasserfluth (61 500 hl), zugleich aber auch Grubengas entströmte. Letzteres entzündete sich und versperrte den Ausgang mit Feuer. Nur dank der zweckmässig und höchst energisch ausgeführten Ventilation gelang es, das Feuer soweit zu vermindern, dass die Arbeiter, fast ohne Schaden zu nehmen, sich entfernen konnten. Nur einer hatte schwere Brandwunden erhalten. Am 1. Mai war das Feuer durch fortwährende Zuführung frischer Luft gelöscht und die Arbeiten konnten wieder aufgenommen werden; jedoch schon in der nächsten Nacht öffnete sich wieder eine Wasserader, welche mit etwa 86 100 hl den Tunnel überschwemmte. Die Kanalisation reichte für eine solche Menge nicht aus und der Stollen wurde unter Wasser gesetzt. Zum Glück versiegte der Strom ziemlich schnell. Das mächtige unterirdische Wasserbecken war offenbar geleert und am 7. Mai konnte man schon wieder arbeiten.

Die Herstellungskosten des Tunnels selbst haben nach den bisher vorliegenden Berichten 5 224 996 R. betragen. — Mit diesem Bau, dessen erster Leiter der Ingenieur Wirkl. Staatsrath Ferdinand Fydsewsti gewesen ist, hat Russland sich seinen grössten Tunnel hergestellt und dem Betrieb übergeben. Wenn der Verkehr auf der Transkaukasischen Bahn auch nur ähnlich so weiter wächst, als das bisher geschehen ist, dann werden die Anlagekosten für die Entwickelung der gesammten Produktion gewiss segensreich verwandt worden sein. Erwarten lässt sich aber jedenfalls noch eine bedeutende Steigerung des Verkehrs, denn die reichen Petroleumquellen Bakus, die fortgehend immer grössere Quantitäten Erdöl liefern, sind gleichzeitig die Quellen für sehr grosse Transportmassen auf der Transkaukasischen Bahn, weil durch die Benutzung dieser Verkehrsstrasse die Europäischen Märkte am bequemsten erreicht werden können. So sind in den anfangs aufgeführten, gesammten Transportmengen enthalten:

	Kerosin Pud	Schmieröl Pud	zusammen Pud
1883 . .	2 400 000	200 000	2 600 000
1884 . .	3 900 000	550 000	4 450 000
1885 . .	7 400 000	600 000	8 000 000
1886 . .	14 000 000	1 000 000	15 000 000
1887 . .	17 700 000	1 300 000	19 000 000
1888 . .	30 000 000	2 000 000	32 000 000
1889 . .	37 000 000	3 618 000	40 618 000

Schon jetzt liefert Baku annähernd 50 % aller Transportgüter, ein Quantum, das voraussichtlich noch sehr wachsen wird, wenn die Vergünstigungen, um die die Naphtaindustriellen den Finanzminister bei dessen Anwesenheit in Baku gebeten haben, denselben zugestanden werden und die sich u. a. auch darauf bezogen, dass die Eisenbahnfracht ermässigt werde.

Vorschriften zur Verhütung von Wagenbränden.

Aus Anlass der im verflossenen Jahre, namentlich auf der Petersburg-Warschauer Bahn wiederholt vorgekommenen Brände von Passagierwagen, wobei durch einen solchen Brand ein Wagen I. Klasse total vernichtet wurde und ein Passagier, ein bekannter Petersburger Advokat, mit verbrannte, während andere Passagiere nur unter Lebensgefahr sich noch zu retten vermochten, sind am 28. Juni d. J. vom Herrn Ministergehilfen Jewreinow Vorschriften bestätigt worden, welche die Wiederholung solcher Brände verhüten sollen.

Der I. Abschnitt behandelt die Beheizung der Wagen und bestimmt, dass diese, welchem Systeme dieselbe auch angehören mag, nur in Interkommunikationswagen angebracht werden darf, dass die Röhren der Luftheizung, wo sie durch die Wände, Dielen usw. durchgeführt werden, diese aus unverbrennbarem Material hergerichtet sein müssen.

Der II. Abschnitt verbietet die Beleuchtung der Wagen mit Mineralölen, ebenso sollen die Lampen des Fahrpersonals nicht mit Mineralöl gespeist werden.

Der III. Abschnitt enthält allgemeine Angaben; so namentlich bestimmt derselbe, dass die Thüren an den beiden Enden der Wagen nicht verschlossen werden dürfen, dass zur Ausstattung der Kupees nicht Jute, Kokos oder andere leicht entzündbare Stoffe Verwendung finden dürfen, dass in jedem Zuge eine Handspritze und nicht weniger als 2 Eimer vorhanden sein müssen, dass die Lampisten und Heizer mindestens einmal in der Woche einen Ruhetag haben sollen usw.

Ein zweiter neuer Kaiserlicher Train

ist bei der Fabrik der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft bestellt und bereits in Arbeit genommen worden. Der Zug wird aus 11 Wagen bestehen, darunter 6 Kaiserliche Wagen, 1 Ministerwagen, 1 Wagen für die Suite, 1 Wagen für die Dienerschaft, 1 Wagen für die Küche und 1 Maschinenwagen. Der neue Zug ist vom Ministerium des Kaiserlichen Hofes bestellt worden und muss in 9 Monaten geliefert werden.

Dieser neue Kaiserliche Zug wird sich namentlich dadurch von dem soeben in Betrieb genommenen unterscheiden, dass er nachweislich geringeres Eigengewicht haben wird. Der augenblicklich in Benutzung befindliche Zug hat ein Gesammtgewicht von 22 000 Pud, was als ganz abnorm bezeichnet werden darf. Der Zug, mit dem die Kaiserliche Familie nach dem Süden gereist war und soeben nach Petersburg zurückgekehrt ist, soll sich allerdings durch einen sehr ruhigen Gang auszeichnen, immerhin ist die Last aber eine sehr grosse.

Koslow-Tambow-Saratow, Samara-Ufa-Slatoust: Betriebsfusionen.

Es werden ministerielle Verordnungen veröffentlicht, danach die Verwaltung der seit kurzem in den Besitz des Staates übergegangenen Tambow-Koslowbahn mit der bereits dem Staate gehörigen Tambow-Saratowbahn vereinigt wird. Gleichfalls sind die Verwaltungen der Bahnen Samara-Ufa und Ufa-Slatoust zu einer Verwaltung verschmolzen.

Samara-Slatoust: Station Sagädino.

Die Station Sagädino der Samara-Slatoustbahn ist für den Verkehr eröffnet.

Ministerialerlass, betreffend Personenbeförderung mit Güterzügen.

Den Staatsbahnen ist, wie gemeldet wird, neuerdings eine Cirkularvorschrift des Ministeriums der Wegekommunikationen zugegangen, nach welcher die Stationschefs derjenigen Stationen, auf welchen sich Personenwagen befinden, ermächtigt sind, auf Wunsch von Privatpersonen den Güterzügen Personenwagen anzuhängen. Die Zahlung wird alsdann nach dem Personentarif erhoben, muss jedoch für mindestens 10 Plätze geleistet werden.

Aus der Schweiz.

Eisenbahn von Bern nach Neuenburg (direkte Linie).

Die Bundesversammlung hat Herrn Ingenieur Beyeler die Konzession für eine direkte Linie von Bern nach Neuenburg ertheilt. Das Konzessionsgesuch führt an, dass der Umweg über Biel rund 18 km sei, d. h. die direkte Linie Bern-Neuenburg könne zu 45 km erstellt werden, wogegen der Weg von Bern über Biel nach Neuenburg 62,9 km betrage. Es sei einleuchtend, dass alle Passagiere von Paris, die rasch und bequem nach Bern und dem Oberlande reisen wollen, die Route über Pontarlier wählen werden, aber auch diejenigen mit Luzern als Reiseziel werden zukünftig häufiger diese Route benutzen, da die Differenz bloss noch 8 km gegenüber der Route über Delle-Basel und 27 km gegenüber der Route über Belfort-Mülhausen-Basel betragen werde. Durch diese erhöhte Frequenz der Route über Pontarlier erhielte die Jura-Simplonbahn einen erfreulichen Ersatz für die Einbusse, welche sie einigermaassen auf der Strecke Bern-Biel-Neuenburg erleiden würde. — Laut Projekt zweigt die Linie bei der Muessmatte bei Bern von der Trasse der Jura-Simplonbahn (Bern-Freiburg) ab und zieht sich nach den 9 Stationen Frauenkappelen, Rosshäusern, Gümmenen-Laupen, Ferenbahn, Kerzers, Müntschemier, Ins, Gampelen und Neuenburg. Für die Linie Bern-Neuenburg wird eine eingeleisige Normalbahn in Aussicht genommen. Der Minimal-Kurvenradius beträgt 300 m und die Maximalsteigung 21 ‰. Die gesammte Betriebslänge beträgt 44,75 km, wovon 36,1 km neu zu erstellen wären. Die Anlagekosten sind auf 8 Millionen Francs oder 222,222 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt.

Am 8. d. Mts. hat die Bundesversammlung Herrn Ingenieur Grüssy die Konzession für eine Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt ertheilt. — Die Linie unterfährt bald nach Verlassen des Bahnhofes in Göschenen die Gotthardstrasse mittelst eines 375 m langen Tunnels und das Teufelsthal mittelst eines 425 m langen Tunnels und gelangt durch den 300 m langen Gütschtunnel in die Ebene von Andermatt. In Bezug auf den Gütschtunnel bemerkt der Konzessionspetent, dass der Eingang desselben von Andermatt her so habe plazirt werden müssen, dass derselbe, ebenso wie das Urnerloch, vollständig unter dem Feuer des Fort Bühl bei Andermatt gehalten werden könne. — Die Bahn erhält eine Länge von etwa 3,7 km; die grösste Steigung beträgt 20 %; die Spurweite ist zu 1 m und der Minimalradius zu 200 m angenommen. Oberbausystem und Betriebsmaterial sollen demjenigen der Brünigbahn entsprechen. Die Baukosten werden auf zusammen 1 300 000 Frcs. oder 351 351 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Eisenbahn von Thun nach Konolfingen.

Der allgemeine Bericht führt zur Begründung des jüngst konzedirten Gesuches an, dass durch Einfügung der Linie Thun-Konolfingen die kürzeste Linie zwischen Luzern, dem Gotthard, der Ostschweiz und der Centralschweiz hergestellt werde. Es werde in Zukunft möglich sein, von Luzern in 2 Stunden nach Thun und in 3 Stunden nach Interlaken zu gelangen. Die Abkürzung gegenüber der dermaligen Linie über Gümlingen betrage 20 km, während über den Brünig, die Bödelibahn und mit dem Schiff sogar 5 Stunden 35 Minuten erforderlich seien. — Die Bahn erhält eine Länge von 14,4 km. Die Maximalsteigung beträgt 15 ‰. Als Minimalradius ist ein solcher von 250 m angenommen. Die Linie werde voraussichtlich gemeinsam mit der Thunerseebahn betrieben. Die Kosten für die betriebstüchtige Erstellung der Bahn und Beschaffung des Rollmaterials werden auf 3 390 000 Frcs. oder 235 417 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Stellung des Wärterpersonals gegen die vorbeifahrenden Züge.

Durch Cirkular des Eisenbahndepartements vom 1. August 1885 sind die Eisenbahnverwaltungen ersucht worden, zu prüfen, ob nicht durch Aenderung reglementarischer Bestimmungen oder durch Erstellung mechanischer Einrichtungen das Ueberschreiten der Geleise durch die Wärter unmittelbar vor dem nahenden Zuge vermieden werden kann. Dieses Cirkular hatte zur Folge, dass im Signalreglement vom 1. Juni 1886 anstatt der Vorschrift, dass die Bahnwärter sich auf der Führerseite des Zuges zu postiren haben, einfach bestimmt wurde, dass die Wärter sich Front gegen die Bahn stellen sollen. Es wollte damit der Vorschrift Raum gelassen werden, dass die Wärter mindestens dann das Geleise nicht überschreiten sollen, wenn der Zug schon in der Nähe sich bewegt. Auch haben einige Verwaltungen Anweisungen in dieser Hinsicht erlassen, während die anderen es bei der hergebrachten Uebung bewenden liessen und die Forderung, dass der Wärter den Zug auf der Führerseite erwarten müsse, aufrecht erhalten zu haben scheinen. Jedenfalls steht fest, dass seither 13 Unglücksfälle stattgefunden haben, welche ohne Ausnahme auf diese Forderung zurückgeführt werden müssen. Diese Unfälle haben das Departement genöthigt, mit Kreisschreiben vom 15. September d. J. an die Verwaltungen die bestimmte Einladung ergehen zu lassen:

1. das Wärterpersonal unverzüglich zu verständigen, dass, nach rechtzeitiger Schliessung der Barrieren, die Züge ohne Ausnahme auf Seite der Wärterhäuser erwartet werden sollen;
2. diese Anweisung an allen Wärterhäusern anzuschlagen.

Albula- und Centralbahn.

Das fusionirte Bankensyndikat hat die Finanzirung der Bündnerischen Centralbahn mit Normalspur von Chur bis Thusis abgelehnt, dagegen Vorschläge gemacht für rasche Ausführung eines einheitlichen Bündnerischen Schmalspurnetzes mit Albulatunnel und Weglassung der Skaletta.

Goldau als Eisenbahn-Knotenpunkt.

Für den Vereinigungspunkt der verschiedenen Bahnen in Goldau ist ein grossartiger Bahnhof planirt, dessen Erstellungskosten auf 2 Millionen Francs angesetzt sind.

Personalnachrichten.

An Stelle des langjährigen Oberingenieurs der Gotthardbahn, Richard Bechtle, welcher mit Ende dieses Monats in den Ruhestand tritt, hat die Direktion den bisherigen Bauinspektor Anton Schrafl zum Oberingenieur für Bau und Betrieb ernannt.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Messina-Patti-Cerda. Am 27. September wurde die weitere Theilstrecke Milazzo-Barcellona für den Verkehr eröffnet, nachdem am 20. August die Strecke Messina-Milazzo bereits eröffnet worden war.

Auf der Strecke Messina-Milazzo sind die bisherigen Stationsnamen San Filippo und Spadafora in Santa Lucia und Venetico-Spadafora umgeändert worden.

Cuneo-Ventimiglia. Die Bauarbeiten auf der Strecke Vernante-Limone werden derart gefördert, dass deren Eröffnung noch vor Schluss des laufenden Jahres unbedingt zu gewärtigen sein soll.

Die Eröffnung der Linie Lucca-Viareggio und Prata Pratola-Benevento der Mittelmeerbahn steht im Oktober bevor.

Mittelmeernetz. In 1891/92 werden voraussichtlich die Linien Cuneo-Saluzzo, Piombino-Cornia, Rom-Segni, Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta gänzlich und von Genua-Acqui-Asti Theile zur Betriebseröffnung gebracht werden.

Betrieb und Verkehr.

Das zweite Geleise auf der Strecke Isoletta-Roccasecca der Linie Rom-Neapel ist am 1. September eröffnet worden.

Verkehr aus und nach Italien via St. Gotthard. Während des Jahres 1889 im Vergleich zum Vorjahre wurden nach dem Berichte der Gotthardbahn-Verwaltung an Gütern befördert:

	1889 t	1888 t
Aus Italien nach		
der Schweiz	113 439	110 129
Deutschland, Holland, Belgien und England zusammen	64 140	55 861
Insgesammt	177 579	165 990
Nach Italien aus		
der Schweiz	48 822	37 948
Deutschland, Holland und Belgien	232 351	217 721
Insgesammt	281 173	255 669
Aus- und Einfuhr zusammen	458 752	421 659

Stellt man die Durchfuhr via Gotthardbahn für die letzten 4 Jahre zusammen, so ergibt dieselbe

	1886 t	1887 t	1888 t	1889 t
Aus Italien	111 443	132 818	165 990	177 579
Nach „	263 067	313 723	255 669	281 173
Zusammen	374 510	446 541	421 659	458 752

Sonach hatte die Ausfuhr stetig zugenommen, die Einfuhrmenge bedeutend gewechselt, die gesammte beförderte Masse indessen das Bestreben nach Zunahme gezeigt.

Fahrgeldermässigungen für Arbeiter. Die Verwaltungen der drei grossen Netze haben dem Generalinspektorat der Bahnen auf Anfrage erklärt, dass die von ihnen für Werkleute und Arbeiter zugestandenen Ermässigungen sich auch auf solche Leute beziehen, welche ihre Absicht, ihren Beschäftigungen in der Erythräischen Kolonie nachgehen zu wollen, unzweifelhaft kundgethan haben. (Laut neuerer Mittheilung werden diese Vergünstigungen auch auf Landarbeiter ausgedehnt, welche in grösserer Zahl behufs Arbeit umherziehen. D. Red.)

Rundreiseverkehr der Gotthardbahn mit dem Luganersee und dem Lago Maggiore. Um den Wünschen der ausländischen, namentlich der Deutschen Touristen zu entsprechen, verausgaben seit dem 1. Oktober die Bahnhöfe Lugano, Bellinzona und Locarno Fahrkarten für die Rundreise Lugano-Bellinzona-Locarno-Lago Maggiore-Luino-Ponte Tresa-Lugano und umgekehrt zu dem ermässigten Preise von 10,85 Frcs. in I. und von 9,30 Frcs. in II. Wagenklasse.

Militärtransporte auf Eisenbahnen. Die mehrerwähnte Anweisung für Militärtransporte zerfällt in 8 Abschnitte: allgemeine Grundsätze, Beförderungspreise, Abgrenzung der Beförderung als Eil- oder Frachtgut, besondere Bestimmungen für gewisse Gegenstände der Beförderung, Sonderzüge, Beförderung auf dem Gardasee, und schliesslich Beförderungen auf laufende Rechnung. — Gleichzeitig ist zu bemerken, dass zur Vermeidung von Zweifeln und unnöthigen Zeitverlusten in den Vereinbarungen zwischen Militär- und Eisenbahnbehörden eine besondere Uebersicht aufgestellt worden ist; diese gibt diejenigen Bahnlinien an, welche, in den einzelnen Armeekorps- bezw. Divisionsbezirken belegen, bei den vorkommenden Fällen zu benutzen sind. Zugleich sind darin die Bahnbehörden bezeichnet, an welche die Truppenbefehlshaber sich wenden müssen, sowie die Grundsätze und Vorschriften für solche Vereinbarungen.

Militärische Uebungen an der Bahn Turin-Torre Pellice. Wie in anderen Heeren, hat auch im Italienischen die Eisenbahnbrigade den Zweck, einen Kern von Mannschaften zu bilden, welche mit sämmtlichem Eisenbahndienst vertraut und im Kriegsfalle geeignet sind, in sachverständiger Weise etwa nothwendig werdende Zerstörungen bezw. Wiederherstellungen von Eisenbahnkörpern vorzunehmen, welche den Kriegsschauplatz durchschneiden, den Bau von Bahnen zu besorgen, welche der Kriegszweck erfordert, dem Personal von Eisenbahnen zur Unterstützung zu dienen, soweit bei einer Mobilmachung die ununterbrochene Folge der Truppenbeförderung auf einzelnen wichtigen Hauptlinien dies nöthig macht, und auf denjenigen Strecken in unmittelbarer Nähe der kriegführenden Theile, wo die Erfordernisse der Disziplin die Verwendung von Civilbeamten nicht mehr gestatten, den Eisenbahn- sowie Telegraphendienstbetrieb selbst in die Hand zu nehmen. So stellt die Eisenbahnbrigade auch die Stämme für diejenigen Abtheilungen, welche die Eisenbahngesellschaften aus ihren noch zum Kriegsdienst verpflichteten Angestellten zu bilden haben. Von der Höhe der zu verwenden Mittel hängt es ab, welche Ausdehnung der ganzen Einrichtung gegeben werden kann; hierunter ist ausser der etatsmässigen Stärke auch die Gelegenheit zu Uebungen im Zerstören und Wiederherstellen von Eisenbahnanlagen und Bahnkörpern zu verstehen sowie ferner die Beschaffung eines Kernes von Heizern (zu letzterem Zweck werden jährlich 20 Soldaten auf die von der Verwaltung des Mittelmeernetzes bei dem Lokomotivschuppen zu Turin eingerichtete Heizerschule zur Ausbildung gesandt).

Damit die ganze Einrichtung den an sie im Kriegsfall zu stellenden Anforderungen Genüge leisten kann, ist neuerdings eine Trennung der Compagnien nach ihrer besonderen Ausbildung erfolgt, und zwar dergestalt, dass zwei derselben ausschliesslich auf Zerstörung, Wiederherstellung und Bau von Eisenbahnstrecken, die beiden anderen nur auf den Zug- und Beförderungsdienst eingeübt werden. Für die ersteren beiden waren die Mittel zur Ausbildung und Uebung reichlich vorhanden, für die letzteren nichts, nicht einmal wie bei den anderen Mächten, eine kleine besondere Uebungs-Bahnstrecke. Das wirksamste Mittel für zweckmässige Ausbildung der Compagnien würde sein, die Mannschaften auf diejenigen Eisenbahnlinien und -Strecken zur Verwendung zu vertheilen, welche im Falle eines Krieges in Frage kommen könnten; dies lässt sich aber der unverhältnissmässigen Kommando- und Reisekosten wegen nicht durchführen, auch würde die zu erzielende Unterweisung in gar keinem Verhältniss zu dem dann unvermeidlichen Verderb der Disziplin stehen. In Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse hat das Ministerium beschlossen, zu dem vorgenannten Zweck den Eisenbahntruppen den Betrieb der Linie Turin-Torre Pellice mit der Abzweigung Bricherasio-Barge zur Verfügung zu stellen, welche nach Lage, Grösse und verhältnissmässiger Abgeschiedenheit von grösseren Eisenbahnnetzen sich zum Ausbildungsdienst am besten eignet. Nach dem mit der Verwaltung abgeschlossenen Vertrage übernimmt das Militär nicht sämmtliche Dienstzweige, sondern nur Zug- und Beförderungsdienst, und überlässt der Civilverwaltung den Bahnerhaltungsdienst, sowie das ganze Gebahren der Eisenbahn in ihren Beziehungen zum Publikum. Ebenso hat die Militärverwaltung nur einen bedingten Einfluss auf den technischen Theil des Betriebes, welcher unter Beobachtung der allgemeinen Eisenbahnanordnungen ausgeführt wird.

Art. 7 des Vertrages bestimmt, dass die Eisenbahngesellschaft der Militärverwaltung für die von ihr in den Bahndienst eingestellten Mannschaften eine Vergütung zahlen soll, welche auf 80 % desjenigen Betrages festgesetzt wird, welchen die Civilbeamten erhalten, in deren Stellungen Mannschaften des Herres zur Verwendung gelangen. Dieser Betrag wird insgesammt auf etwa 90 000 L. veranschlagt, und somit würde, da der Bedarf für die Neueinrichtung der Eisenbahnbrigade auf 110 000 L. bemessen ist, nur noch die Anweisung des Restes von 20 000 L. erübrigen, um obige Zwecke zu erreichen.

Dagegen werden vertragsmässig von der Heeresverwaltung diejenigen Schäden übernommen, welche etwa nachweislich durch militärischen Betrieb der Linie und dessen Verschulden Dritten gegenüber erwachsen sollten. In vorkommenden Fällen soll ein Ausschuss den Schaden feststellen und die Genehmigung der Landesvertretung zu gesetzmässiger Regelung herbeiführen. — Der Vertrag soll auf eine Dauer von 5 Jahren geschlossen sein mit der Maassgabe, dass er halbjährig 3 Monate zuvor von jeder der Parteien aufgekündigt werden kann, und dass er, wenn die ersten 5 Jahre ohne Kündigung verlaufen, alsdann als von 2 zu 2 Jahren mit genannter Kündigungsfrist verlängert betrachtet werden soll. Aus den Vertragsanlagen geht hervor, dass das für die vorgenannte Uebung zur Verwendung gelangende Militärpersonal bei dem Betriebs- und Verkehrsdienst auf 4 Offiziere und 160 Mann, bei dem Zugförderungsdienst auf 3 Offiziere und 56 Mann bemessen wird.

Unterricht im militärischen Eisenbahndienst. Der Kriegsminister hat mit dem 1. d. Mts. einen Eisenbahnunterricht ins Leben gerufen, welcher auf Betreiben und unter Aufsicht des Generalstabes abgehalten wird, und zu welchem mehrere Hauptleute (den Oberkommandos der einzelnen Bezirke zugeordnet) und verschiedene Subalternoffiziere der Fusstruppen, Reiterei, Artillerie und Geniewaffe herangezogen werden. Auch sind verschiedene Subalternoffiziere des Beurlaubtenstandes zugelassen worden, soweit sie nicht als unabkömmlich bezeichnet sind und sich freiwillig dazu erboten haben, wobei solche, die gegenwärtig bei Fusstruppen eine Uebung ableisten, vorgezogen wurden. Der Unterricht zerfällt in einen vorbereitenden und theoretischen und einen praktischen Theil; ersterer dauert etwa 15 Tage und findet bei dem Kom-

mando desjenigen Militärbezirkes statt, welcher für die einzelne Gruppe als Hauptort bezeichnet worden. Während der etwa 6 Wochen in Anspruch nehmenden praktischen Unterweisung und Uebung werden die Offiziere gewissen Bahnhöfen zugetheilt, um dort den erforderlichen Betriebsdienst vollkommen kennen zu lernen. Die Oberkommandos zu Alessandria, Mailand, Bologna, Florenz, Rom, Neapel und Palermo bestimmen auf Verlangen der als Kommandeure der Gruppe bezeichneten Offiziere diejenigen Truppen bezw. Pferde, Geschütze, Fahrzeuge und Heeresbedürfnisse, welche an den Uebungen sich betheiligen sollen.

Die bezeichneten Offiziere werden wie folgt vertheilt in die Gruppen und Bahnhöfe:

1. Gruppe, Hauptort Alessandria mit Savona, Turin, Genua, Bra, Acqui, Casale, Alessandria, Mondovi, Vercelli, Voghera, Cuneo und Pinerolo;

2. Gruppe, Hauptort Mailand mit Brescia, Piacenza, Cremona, Verona, Bergamo, Como, Lecco, Mailand, Monza, Novara, Pavia, Varese und Ivrea;

3. Gruppe, Hauptort Bologna mit Venedig, Verona, Udine, Faenza, Padua, Ferrara, Pesaro, Reggio Emilia, Ancona, Mantua, Ravenna, Modena, Rovigo, Treviso, Vicenza und Belluno;

4. Gruppe, Hauptort Florenz mit dortigem Bahnhof, Siena, Arezzo, Livorno, Lucca, Massa, Orvieto, Perugia und Pistoja;

5. Gruppe, Hauptort Rom mit Foligno, Rom, Aquila, Ascoli Piceno, Cagliari, Chieti, Frosinone, Macerata, Sassari und Teramo;

6. Gruppe, Hauptort Neapel mit Lecce, Salerno, Nola, Neapel, Avellino, Barletta, Benevent, Campagna, Caserta, Catanzaro, Cosenza, Reggio Calabria, Tarent und Caserta;

7. Gruppe, Hauptort Palermo mit Trapani, Caltanissetta, Palermo, Catania, Girgenti, Messina, Syracus und Trapani.

Im ganzen sind 127 Bahnhöfe zu dem grossen Versuch ausersehen.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Die Versammlung am 14. Oktober 1890 wurde von dem Vorsitzenden Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert geleitet. Herr Regierungs-Baumeister zur Megede sprach über die Aussichten für die Einführung selbstthätiger Billetausgabe-Apparate. Der Vortragende hält derartige selbstthätige Apparate für Eisenbahnen, Strassenbahnen, Theater und sonstige Schaustellungen anwendbar und glaubt, dass das Publikum bequemer die Karten lösen könne, wenn die Ausgabestellen nicht so beschränkt zu bleiben brauchen, wie bei dem bisherigen Kassenverkauf. Die stummen Verkäufer können in grösserer Zahl aufgestellt werden. Die Einrichtung erspart den betheiligten Verwaltungen manche Ausgaben im Kassendienst, macht aber nicht jede Kontrole entbehrlich, denn eine Ueberwachung bleibt nach der Richtung nothwendig, dass nicht falsche Geldstücke zum Einwurf benutzt werden. Den Umstand, dass das Publikum den Kaufpreis abgezählt bereit halten muss, glaubt der Vortragende nicht hoch anschlagen zu sollen, gibt allerdings zu, dass das System im Eisenbahnverkehr erst dann verwendbar erscheine, wenn ein Personen-Zonentarif eingeführt sei. In der anschliessenden Besprechung wurde von anderer Seite auseinandergesetzt, dass das System, beim Pferdebahnbetrieb eingeführt, sich weder als eine zweckmässige noch eine vortheilhafte Einrichtung darthun werde.

Herr Regierungs-Baumeister Kemmann sprach über die Entwickelung der Londoner Eisenbahnen. Von der London-Birminghambahn ausgehend, deren Erbauer Stephenson & Sohn gewesen sind, gab der Vortragende in grossen Zügen einen Ueberblick über die Entstehungsgeschichte der einzelnen Bahnlinien, ihre Besitzverhältnisse, Verkehrsgebiete usw. Mag die Freigabe des Eisenbahnwesens an die Privatindustrie, wie dieses in England der Fall ist, auch den Vortheil bieten, dass der Wettbewerb zwischen den einzelnen Gesellschaften die Preise regulirt, so führt doch der Interessenkampf zu einer Verschwendung des Nationalvermögens insofern, als unsinnige Summen für Konkurrenzbauten ausgegeben sind, denen eine wirthschaftliche Bedeutung nicht zuerkannt werden kann, sondern die nur gemacht sind, um einen Gegner lahm zu legen. Derartige Fälle sind auch bei den Londoner Linien nicht selten gewesen.

Herr Ober-Baudirektor A. Wiebe sprach über die Versuche, welche letzthin auf dem Oder-Spreekanal angestellt worden sind, um eine geeignete Methode für den Schiffahrtsbetrieb auf dem zukünftigen Dortmund-Emskanal zu ermitteln. Seil- und Lokomotivbetrieb sind in Wettbewerb getreten und die Versuche haben ergeben, dass die Schleppung der Fahrzeuge mittelst Lokomotiven, die auf Ufergeleisen fahren, den Vorzug verdient. Von anderer Seite wurde hervorgehoben, dass der Lokomotivbetrieb die Kosten der Frachtbeförderung erhöhe.

Die Herren Wirkl. Geh. Legationsrath und Präsident des Reichs-Patentamts von Bojanowski, Major Stenzel, Hauptmann Alberti und Reinold wurden als ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Eisenbahnfiskus ist nicht gemeindeeinkommensteuerpflichtig von dem Betrage, welchen derselbe aus der Verpachtung einer nicht von ihm betriebenen Eisenbahnstrecke an eine Privateisenbahn erzielt.** Aus den Entscheidungsgründen: „Alles Einkommen des Staatsfiskus, welches nicht unter eine der im § 1 Abs. 2 des Kommunalsteuergesetzes vom 27. Juli 1885 speziell aufgeführten Einkommensarten fällt, bleibt . . . . zur Zeit von der Gemeindebesteuerung frei . . . . Der Staatsfiskus . . . . unterliegt dieser Besteuerung (nämlich hinsichtlich des Einkommens aus Grundbesitz) nur, sofern der Grundbesitz den Domänen oder Forsten beizuzählen ist; für das gewerbliche Gebiet hat das Gesetz dahin Bestimmung getroffen, dass nur das Einkommen aus dem vom Staatsfiskus betriebenen Gewerbe, Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen zur Gemeindeeinkommensteuer herangezogen werden kann. Da der hier streitige Einkommensbetrag dieser Quelle nicht entstammt, fehlt es an einem Rechtsgrunde für das beanspruchte Besteuerungsrecht. — § 2 Abs. 3 (des angeführten Gesetzes) verhält sich lediglich darüber, wo die Besteuerung — wenn sie überhaupt zulässig — stattzufinden hat, erweitert aber nicht den Kreis der Steuerpflichtigen, wie ihn § 1 a a. O. bezeichnet hat." (Erk. des II. Senats des Ober-Verwalt.-Gerichts zu Berlin vom 6. September 1889, Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 305.)

v. O. **Leitung und Ausführung eines Baues.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wie es Bauwerke gibt, welche ganz oder theilweise aus Holz errichtet werden, so umfasst ‚die Leitung und Ausführung eines Baues' im Sinne des § 330 des R.-Str.-B.'s auch die Leitung und Ausführung der Zimmerarbeiten, soweit solche zur Herstellung des Bauwerks erforderlich sind und die die Ausführung derartiger Arbeiten betreffenden allgemeinen Regeln gehören zu den allgemeinen Regeln der Baukunst, deren Nichtbeachtung § 330 für den Bauleitenden und Bauausführenden dann unter Strafe fällt, wenn daraus für andere Gefahr entsteht. Dass Verletzungen anderer durch die Nichtbeachtung jener Regeln thatsächlich eingetreten seien, ist zum Thatbestande nicht erforderlich; es genügt, die ‚Gefährdung' anderer. Der Umstand, dass der thatsächlich erfolgte Einsturz des Bauwerks und die dadurch herbeigeführte Tödtung und Verletzung nicht oder nicht unmittelbar durch die regelwidrige Bauleitung, sondern durch das Hinzutreten der eigenmächtigen Handlungsweise eines anderen als des Bauleitenden verursacht worden sind, schliesst daher die Anwendung des § 330 gegen den Bauleitenden nicht aus." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 25. Januar 1890; Jurist. Wochenschr. 1890 S. 61.)

Verschiedenes.

Internationale elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a/M. 1891.

Man schreibt uns aus Frankfurt a/M.: Die Vorarbeiten für den während der nächstjährigen elektrischen Ausstellung in Frankfurt a/M. abzuhaltenden internationalen Elektrotechniker-Kongress sind im besten Gange. Der Vorstand der Elektrotechnischen Gesellschaft dahier, welche Vereinigung die Initiative zu dem Kongresse ergriffen, hat die Bildung eines Komitees veranlasst. Dieses Komitee hat das Ehrenpräsidium Herrn Staatssekretär von Stephan angetragen, der sich auch zur Annahme desselben bereit erklärt hat. Herr Geheimrath Werner von Siemens soll nun ersucht werden, das führende Präsidium des Kongresses zu übernehmen und sobald auch dessen Zustimmung, an der nicht zu zweifeln, erfolgt ist, sollen die hervorragendsten Elektrotechniker aller Länder aufgefordert werden, sich an den vorbereitenden Arbeiten für den Kongress zu betheiligen.

Berichtigung.

Herr Oberinspektor Trommer ersucht uns, in seinem in den Nummern 78 und 79 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Zur Tarifreform“ folgendes zu berichtigen: S. 761 Sp. 1 Zeile 11 von unten ist „da“ statt „damit“, S. 761 Sp. 2 Zeile 3 von unten für „besonders dahin gehörend“ zu setzen „sonst dahin gehörendes“ und S. 772 Sp. 1 Zeile 20 von oben „je“ statt „desto.“

Ferner ist zu streichen auf S. 772 Sp. 2 Zeile 1 von oben und Zeile 11 von unten das Wort „damit„ bezw. „so“ vor weit.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Am 15. d. Mts. fand die technische Ueberprüfung und am 19. d. die feierliche Eröffnung der der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München am 3. Juli 1889 auf die Dauer von 99 Jahren konzessionirten und von derselben erbauten Zalaer Vizinalbahnen im westlichen Ungarn statt.

Diese Bahnen verbinden die Station Ukk der Boba-Janoshaza - Sümeger Bahn über St. Ivan mit Csakathurn (Station der Linie Budapest-Pragerhof) und bilden das erste Glied der Verbindungsroute Pressburg - Csakathurn - Agram-Fiume, einer Durchgangslinie, welche nicht nur als Lokalbahn, sondern auch als Verbindung des nordwestlichen Ungarns mit dem emporstrebenden Hafenplatz Fiume Beachtung verdient.

Der Bau der 123 km langen Vizinalbahnen wurde sehr rasch durchgeführt, indem derselbe anfangs Oktober v. J. begonnen wurde und demnach genau ein Jahr beanspruchte, d. i. $^3/_4$ Jahr weniger als der auf 2 Jahre bemessene konzessionsmässige Bautermin.

Die ministerielle Prüfung der Bahn ergab ein äusserst befriedigendes Resultat.

Der Betrieb wird seitens der Ungar. Staatsbahn auf Grund eines Vertrages geführt und ist im Personenverkehre der Zonentarif eingeführt.

Es ist mit Sicherheit zu erwarten, dass diese Linie wie auch die Bahn Pressburg - Steinamanger, welche bereits in Ausführung begriffen ist, günstige Betriebsresultate ergeben wird. (2332)

2. Güterverkehr.

Im Süddeutshen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) werden mit Gültigkeit vom 20. Oktober l. J. die Stationen St. Ruprecht a. d. Raab und Weiz der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz in den Ausnahmetarif für Getreide (Theil III Heft Nr. 1 des Verbandsgütertarifes vom 1. Oktober 1889) einbezogen.

Die Frachtsätze für diese Stationen sind durch Anstoss nachstehender Beträge an die Sätze für Gleisdorf (Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen) zu bilden:

Tabelle	Schnittpunkt	Weiz für 100 kg ℳ	St. Ruprecht a. d. Raab für 100 kg ℳ
I	Nr. 1, 2 u. 3	0,13	0,06
II	„	0,13	0,07
III	„	0,13	0,07
IV	„	0,14	0,07
V	„	0,14	0,07

Bis auf weiteres kommen die Frachtsätze der Tabelle V zur Anwendung.

Hinsichtlich der Einlagerung (Reexpedition) gelten die gleichen Bestimmungen wie bei Gleisdorf.

München, den 17. Oktober 1890. (2333)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr unter den Deutschen Bahnen. In den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl usw. von Süddeutschen Stationen nach Eger transit, Franzensbad transit usw. vom 1. November 1887 treten mit 1. Januar 1891 die Frachtsätze für Schafthausen ausser Kraft.

München, den 17. Oktober 1890. (2334)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. November d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der:

a) Kaiser Ferdinands - Nordbahn ein Nachtrag IX,
b) Oesterreichischen Südbahn etc. ein Nachtrag VIII,
c) K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Tarif vom 1. Februar 1886) ein Nachtrag VIII,
d) Eisenbahn Wien-Aspang ein Nachtrag VIII,
e) Oesterreichischen Nordwestbahn (WienStartsch-Trebitsch), ein Nachtrag II,
f) Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Ungarischen Staatsbahnen (Strecken Wien-Bruck a. d. L.-Szt. János etc.) ein Nachtrag IV,
g) Galizischen Carl Ludwigbahn etc. ein Nachtrag IV,
h) Mährisch - Schlesischen Centralbahn etc. ein Nachtrag IX,
i) vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau etc. ein Nachtrag II,
k) Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordost- und Ungarischen Staatsbahn ein Nachtrag I und
l) Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) ein Nachtrag I

in Kraft

Sämmtliche Nachträge enthalten Frachtsätze für den Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 175/180 und 180/185 und neue Frachtsätze für den an die diesseitige Station Chorzow neu angeschlossenen „Bahnschacht der Gräfin Lauragrube.“

Bis auf weiteres kommen für die in den vorbezeichneten Verkehren zu befördernden Kohlen- etc. Sendungen die für den Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 175,180 vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung.

Druckabzüge der Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 21. Oktober 1890. (2335)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich-Ungarn. Der Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh als Frachtgut von Messkirch nach Wien, Budapest und Köbanya vom 15. Oktober 1886 nebst Nachtrag I tritt am 31. Dezember d. J. ausser Geltung.

München, den 17. Oktober 1890. (2336)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 20. Oktober d. J. an werden die Frachtsätze der Badischen Station Freiburg-Wiehre im Verkehre mit Sächsischen Stationen für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen und Steine der Spez. Tarife II und III mit den bezüglichen Sätzen für Freiburg i. Br. gleichgestellt.

Dresden, am 18. Oktober 1890. (2337)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November 1890 gelangt zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen;
2. Aederung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. Aufhebung bestehender Entfernungen und Tarifsätze mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn;
4. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg:
   Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt, Eilenstedt, Meine, Nienburg a. S., Rötgesbüttel, Schwanebeck und Vogelsdorf;
   für die Station der Stendal - Tangermünder Eisenbahn: Tangermünde;
   für die Station des Direktionsbezirks Bromberg: Sehlen.

Ferner anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg: Baalberge, Bebitz, Bernburg, Biendorf, Cönnern, Gerlebogk, Nauendorf und Wallwitz;

5. Berichtigungen und Ergänzungen.

Die vorstehend unter 1. genannten Kontrolvorschriften gelten auch für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Bromberg unter einander, sowie zwischen diesen und den Stationen der sämmtlichen übrigen Preussischen Staatsbahnen.

Die Nachträge sind durch Vermittelung der Fahrkartenausgaben unseres Direktionsbezirks zu beziehen. (2338)

Bromberg, den 15. Oktober 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit Gültigkeit vom 1. November d. J. die Station Obermodern der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif für Getreide (Theil III, Heft 1, 2 und 3 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Oktober 1889) einbezogen.

Die Entfernungen sind um 19 km, die Frachtsätze für Getreide um 0,09 ℳ, für leere Säcke um 0,10 ℳ für 100 kg höher, als diejenigen der Station Hagenau.

Für die Einlagerung (Reexpedition) gelten die gleichen Bestimmungen wie bei Hagenau.

München, den 20. Oktober 1890. (2339)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh). Vom 1. November d. J. ab kommt zum Gütertarif für vorgenannten Verkehr der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.).

Der Nachtrag ist bei den Güter- etc. Abfertigungsstellen erhältlich, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird.

Frankfurt a/M., den 17. Okt. 1890. (2340)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für Eisenerze aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 25. d. Mts. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der 8. Nachtrag, welcher Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn und Grenzau unseres Verwaltungsbezirks enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 21. Oktober 1890. (2341)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Westdeutscher Verbands-Güterverkehr. Im Verkehr mit Freiburg-Wiehre, Station der Badischen Staatseisenbahnen, kommen vom 20. Oktober d. J. ab für Braunkohlen, Steinkohlen und Steine der Spezialtarife II und III die gleichen Frachtsätze bezw. Tarifentfernungen zur Anwendung wie im Verkehr mit Freiburg i. Br.

Hannover, den 20. Okt. 1890. (2342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Am 15. Oktober d. J. gelangt der IV. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif zur Einführung. In demselben sind u. a. veränderte Bestimmungen für die Berechnung der Nebengebühren bei Langholzsendungen enthalten.

Strassburg, den 15. Oktober 1890. (2343)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen des Direktionsbezirks Altona sowie im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande. Vom 1. November d. J. ab treten für Steinkohlensendungen von den Stationen des Ruhr- und Wurmgebietes nach den Stationen Dömitz des Direktionsbezirks Altona und Alt-Jabel, Eldena, Jessenitz, Lübtheen, Malliss, Neu-Kaliss und Woosmer der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn neue bezw. anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 21. Oktober 1890. (2344)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Magdeburg-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. November d. Js. tritt der Nachtrag I zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Verkehrsstellen käuflich zu erlangen ist, enthält Bestimmungen über die Beförderung von Getreide und Kleie in Wagenladungen in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung), ferner Kontrolvorschriften (erst vom 1. Januar 1891 ab gültig) für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen Anderbeck, Badersleben, Dedeleben, Dingelstedt b/Halberstadt, Eilenstedt, Nienburg a. S., Schwanebeck und Vogelsdorf des Direktionsbezirks Magdeburg, Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen Bärenstein b/Weipert, Brand b/Freiberg i/Sachsen, Breitenhof, Cunewalde, Elstra, Freiberg i/Sachsen (Schachtbhf.), Grosshartmannsdorf, Halsbrücke, Langenau, Mohlsdorf und Wiesa b/Kamenz i/Sachsen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und endlich einige Berichtigungen des Tarifs. Letztere treten, soweit Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung eintreten, erst am 15. Dezember 1890 in Wirksamkeit.

Dresden, den 21. Oktober 1890. (2345)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Am 1. November d. J. kommen zur Einführung:

1. je ein Nachtrag X, XI und XII zu den Heften 2—5 des Gütertarifs für den oben genannten Verkehr;
2. ein Nachtrag VI zum Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Die Nachträge enthalten unter anderem Frachtsätze und Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie eine Bestimmung wegen Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs G (für Rundholz) nach Station Haspe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 14. Dezember d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 21. Oktober 1890. (2346)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. November d. Js. wird die an der Bahnlinie Grosspostwitz-Cunewalde der Sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Station Cunewalde in den direkten Oberschlesischen Kohlenverkehr (Anhang zum Breslau-Sächsischen Verband-Gütertarif) einbezogen. Die für diese Station gültigen Frachtsätze sind von den betheiligten Stationen und in unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 22. Oktober 1890. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Der am 1. November d. J. zur Einführung kommende Nachtrag XXI zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält Entfernungen und Frachtsätze für die an demselben Tage zur Eröffnung kommenden neuen Güterbahnhöfe Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.); ferner Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Grafenberg, welche jedoch erst von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab in Kraft treten und endlich Bestimmungen über Aufhebung des Frachtgutverkehrs auf den Stationen Düsseldorf K. M. und und Düsseldorf Rh.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen sowie in unserem Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 22. Oktober 1890. (2348)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Herausgabe von Nachträgen zu den Staatsbahn-Gütertarifen Elberfeld-Magdeburg und Bromberg. Am 1. November d. J. werden zum Staatsbahn-Gütertarif

a) Elberfeld-Magdeburg, vom 1. Januar 1889 der Nachtrag VII,
b) Elberfeld-Bromberg, vom 1. Juli 1890 der Nachtrag I eingeführt.

Beide Nachträge enthalten u. a. Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen und Entfernungen für die Station Lenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie für die Station Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn. Ferner enthalten dieselben eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sowie allgemeine Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen in dem Nachtrag unter a) Erhöhungen von Entfernungsangaben eintreten, werden die sich danach ergebenden höheren Frachten erst vom 15. Dezember d. J. ab erhoben.

Elberfeld, den 21. Oktober 1890. (2349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 70 000 Stück flusseisernen Querschwellen in 3 Loosen zu vergeben, wovon das erste mit 30 000 Stück bis 1. Januar 1891, das zweite mit 20 000 Stück bis 1. Februar und das dritte mit 20 000 Stück bis 1. März 1891 frei Bahnwagen Heilbronn abgeliefert werden soll.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen abgegeben.

Angebote auf die Lieferung eines oder mehrerer der Loose sind spätestens bis Freitag, den 7. November d. J., Mittags 12 Uhr schriftlich und verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenschwellenlieferung" versehen, bei unserem Sekretariat einzureichen.

Stuttgart, den 22. Oktober 1890. (2350)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Bauabtheilung.
I. V.: Schlierholz.

Verdingung der Anlieferung der zur Versteinung des Grundeigenthums der Eisenbahn-Neubaustrecke von Niederwalgern nach Weidenhausen erforderlichen 3 400 Stück Grenzsteine aus (Granit-) Findlingen, oder Basalt, Dolomit, festen Sandstein oder auch aus Cementbeton, im ganzen oder getheilt

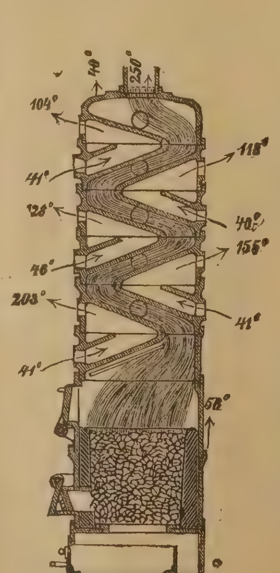
Termin:
Donnerstag, den 6. November 1890, Vormittags 11½ Uhr

Schluss der amtl. Bekanntm. S. VI.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.









Nr. 20. Jahrgang 1890. Berlin, am 25. Oktober 1890.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	AE	280	1	Kiste	leer —	17	1	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Fft. a/M.-Mainz.
2	A F	3640	1	Fass	leer —	13,5	2	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
3	A K	1	1	Kiste	Eisenwaaren —	44	3	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
4	A R	617	1	Stange	Stahl —	—	4	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
5	B	18216	1	Bund	geschältes Spanisches Rohr	14,5	5	Ammendorf	K. E.-D. Erfurt	am 30/9. auf der Strecke Ammendorf-Halle gef.
6	B/1017	1718	1	Kiste	Puppen —	87,5	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
7	B C	5538/9	2	Kisten	leer —	15	7	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr. Osnabrück.
8	B & C	—	3	Körbe	leer —	—	8	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
9	B G	7512	1	Ballen	unbekannt —	—	9	Neumünster	K. E.-D. Altona	
10	B W	1	1	Fass	leer —	11	10	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
11	C A	1264	1	Kiste	Kurzwaaren —	97	11	Dobrilugk-Kirchhain	K. E.-D. Erfurt	
12	C F	272	1	Tonne	Butter —	50	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Magdeburg.
13	C & B	—	1	Kiste	leer —	15	13	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
14	C R	9177	1	Fass	unbekannt —	127	14	Udenhorst	Niederländ. Stsb.	
15	C S C	30	1	Kiste	Tafeln —	46	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	C T	10138	1	Lattenkiste	leer —	30,5	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
17	C W	V	1	Pack	Gardinenstangen —	2	17	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Berlin/Gera 6/10. bei Bodenrevision.
18	D	125 116, 126 17, 128 47, 87	7	Kolli	Pflugschaaren —	119	18	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
19	D	—	1	—	eis. Achsbüchse —	0,5	19	Giessen	K. E.-D. Hannover	
20	E G & C	5871	1	Kiste	gefüllt —	19	20	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mülhausen i/E.-Mainz.
21	E L	4644	1	„	? —	27	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Bockenheim b. Frankfurt a/M.
22	E M	2702	1	„	unbekannt —	186	22	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
23	E P	1614	1	—	Verschlag —	14	23	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
24	F A	104	1	Packet	Gabeln —	14	24	Ruremonde	Grand Central Belge	
25	F B	442, 238	2	Fässer	leer —	—	25	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Pössneck-Offenbach.
26	F F	1267	1	Korb	Eisenwaaren —	19	26	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
27	F S	827	1	Kiste	Gummi —	20	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	F S	—	1	Bund	Strohhülsen —	21	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
29	F S	18	1	Kollo	2 Latten —	5	29	Heide	K. E.-D. Altona	
30	G B	7539	1	Korb	leer —	—	30	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	beschr. Kiel.
31	G & C	2	1	Ballen	2 grosse Teppiche —	35	31	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
32	G E	7/40	1	Pack	Sprungfedern —	25	32	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
33	G H	675/6	2	Körbe	Eisenwaaren —	90	33	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
34	G L	1	1	Kiste	? —	8,5	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr. Hamburg.
35	G W	2969/0	3	Bund	gusseis. Lampentheile	76	35	Crefeld	Linksrh. Köln	
36	H	2 oder 7	1	Sack	Kaffee —	50,5	36	Rothe Erde	„	
37	H	14	1	Reisekorb	? —	25	37	Strasburg Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
38	H	1	1	Kiste	leer —	11	38	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
39	H B	3703	1	?	—	—	39	Karow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
40	H M	2706	1	Korb	Eisen —	9	40	Ruremonde	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	H M	13274	1	Fass	leer —	—	41	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Chemnitz-Mainz.
42	H S	9876	1	Kollo	Pflugschaar —	4,5	42	Ibbenbüren	K. E.-D. Hannover	am 27. v. Mts. von Gummersbach eingeg.
43	H S E	605	1	—	Kette —	—	43	Parchim	Meckl. Südb.	
44	J A K	—	4	Pack	Eisenschippen ohne Stiele	68	44	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
45	J F	—	1		Ofenschlussdeckel —	—	45	Mainz G. E.	„	
46	J F S	—	1	Sack	Zwiebeln —	22	46	Rottweil	Württemb. Stsb.	
47	J H	30	1	Korb	Obst —	36	47	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
48	J O	20	1	Pack	4 Stangen Stahl —	11	48	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
49	J P J C	60071/2	2	Kisten	Säure —	178	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	K & C	8689	1	Kiste	leer —	37	50	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
51	K u. S	9555	1	„	? —	24	51	Güstrow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
52	L	10	1	Säckchen	Graupen —	40,5	52	Frankfurt a/M. Ostbhf. G. E.	Hessische Ludwigsb.	
53	L	—	1	Bund	Holzstangen —	2	53	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
54	L B G	4	1	—	Decke —	3	54	Kiel	K. E.-D. Altona	
55	L H	959	1	Gebinde	Branntwein —	158,5	55	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
56	L N	—	1	Bund	Eisenbleche —	44	56	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
57	L R	89	1	Fass	leer —	14	57	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Offenbach-Mainz.
58	M C u. Co.	1166	1	Kiste	? —	98	58	Grevesmühlen	Meckl. Friedr. Frzb.	
59	M D	6438	1	Fass	leer —	13	59	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Lauban-Mainz.
60	MS	11913	1	Ring	Draht —	20	60	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
61	P	10	1	Korb	alteKleider, Messingkrähne, Butter	—	61	Wehlau	„	
62	R P	292	1	Kiste	Steingut —	39	62	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
63	R R E	—	2	—	Ketten —	—	63	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
64	S	1797	1	Packet	Cigarren —	5	64	Bensheim	Main-Neckarb.	
	S D	—	3	Kisten	leer —	12				
65	S D ff u. Adresse Adrian	125	1	Kiste	Käse —	19	65	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
66	S F	2369	1	„	Stroh —	38	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
67	S Z	8348	1	„	? —	14	67	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
68	T H V	2	2	—	Pflugschaare —	2	68	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
69	T W	35716 / 4697	2	Kisten	Kerzen —	48	69	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
70	T W 8 B & S	14656	1	Fass	unbekannt, ansch. Wein	33	70	Laage	Neustrel.-Warnem.E.	seit 28/9.
71	W	897	1		Petroleum —	177	71	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	
72	W & C	59	1	Kiste	Puppen —	45	72	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
73	W F	253	1	Pack	2 leere Butterkübel	6	73	Detmold	K. E.-D. Hannover	
74	W M	2237	1	„	12 Säcke —	10	74	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
75	W P	1005/7	3	Körbe	unbekannt —	182	75	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	beiSchuppenrevision.
76	W P	100	1	Korb	l. Flaschen —	5	76	Bremen	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
77	Augustinerbräu	358	1	Fass	leer —	18	77	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
78	L. Cheinage Alph. L'horst & Co. St. Liége Porus Chaux de Moha	—	1	—	Privatdecke —	—	78	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
79	Hackerbräu München	30155	1	Fass	leer —	41	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
	—	—	1	„	leer —					
80	Hamburg	7	1	—	gusseis. Rohr —	32	80	„	„	
81	A. F. Klusickamp Bremen	—	1	Pack	Säcke —	10,5	81	„	„	
82	Leipzig Hamburg	374	1	Koffer	muthm. Effekten —	47	82	Hamburg B.	„	
83	M Hamburg	—	1	—	Kupferplatte —	13	83	Hamburg H.	„	
84	MoritzMarx Berlin Leipzigerstr.	—	1	—	Puppengestell —	1,5	84	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	in Papierumhüllung.
85	Mr. Méner Danceur La Haye	—	1	Kiste	Soda —	8	85	Uerdingen	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	Mercier	—	1	Sack	Runkelrüben —	6,5	86	Hasselt	Grand Central Belge	
87	Moreau	—	1	Packet	? —	2	87	Cerfontaine	„	
88	J. Racke	—	1	Fass	leer —	42	88	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
89	A. Send	37	1	Bierfass	leer —	7	89	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	
90	Superior	—	1	Kollo	Spielzeug —	7,5	90	Hasselt	Grand Central Belge	
91	Wriedt Ottensen	—	2	Fässer	leer —	8	91	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
92	—	206	1	Pack	Schienenprofile —	—	92	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bei Boden-revision.
93	—	510	1	Koffer	Reisegepäck —	65	93	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
94	—	511	1	„	Reisegepäck —	30	94	„	„	
95	—	12805	1	Spritfass	leer —	115	95	Hamburg H.	„	
96	—	57399	1	—	Blumentisch —	8	96	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
97	L, Raute 383/1363	7649	1	Kiste	Bleistifte usw. —	33	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	Raute 383/1363	7688	1	„	Bleistifte usw. —	22	98	„	„	
99	GF	75486	1	„	leer —	14	99	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Schaftlach / Mombach.
100	MM	11680/1	2	Kisten	leer —	—	100	„	„	bez.: Blanken-burg-Mainz.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
101	—	—	3	—	Bettstelltheile —	42	101	Lyk	K. E.-D. Bromberg	
102	—	—	3	Körbe	Blechflaschen —	—	102	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
103	—	—	1	—	Blechrohr —	2	103	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
104	—	—	4	—	Bodenbretter —	—	104	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	Parthie	Brennholz —	1000	105	Langenwed-dingen	K. E.-D. Magdeburg	am 2/10. auf der Strecke Wolfsgef.-Weida gef.
106	—	—	26	Stück	Bretter, à 4,5 m lang —	—	106	Wolfsgefärth	K. E.-D. Erfurt	
107	—	—	1	—	hölz. Briefständer —	—	107	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
108	—	—	2	—	Budenlatten, je 3—5 m lang	—	108	Lehrte	K. E.-D. Hannover	grün ange-strichen.
109	—	—	2	—	Eisenplatten —	5	109	Louvain	Grand Central Belge	
110	—	—	2	—	Eisenstangen —	22	110	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
111	—	—	1	—	Eisentheil —	37	111	Kl.-Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	
112	—	—	8	Stück	Essigfässer —	—	112	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
113	—	—	1	Pack	Fenstereisen —	20	113	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
114	—	—	1	Ballon	ansch. Fuselöl —	68	114	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez.: Dresden N.
115	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	—	115	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
116	—	—	8	Kolli	hölz. Gitter —	250	116	Maestricht	Grand Central Belge	
117	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	37	117	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Boden-revision.
118	—	—	1	„	Kartoffeln —	63	118	Forst i/L.	„	
119	—	—	1	Zarge	3 Kartons mit 4 Blechkränzen, ansch. zur Grabhügel- od. Sargdekoration bestimmt	—	119	Berlin Nordbahnhof	K. E.-D. Berlin	
120	—	—	1	—	Klappstuhl —	3	120	Bremen, Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	2	Körbe	leer —	—	121	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
122	—	—	4	Kolli	Korbdeckel (ansch. Fischkorbdeckel, theils neu, theils alt)	—	122	Bremen, Freibezirk	K. E.-D. Hannover	
123	—	—	1	—	eis. Ladepritsche —	—	123	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	1	—	Lattengitter —	—	124	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	b. Schuppen-revision.
125	—	—	1	Lattenkiste	leer —	22	125	Bremen	K. E.-D. Hannover	
126	—	—	1	—	Leim —	2	126	Hannover	„	
127	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	6	127	Cassel tr.	„	
128	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	8	128	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
129	—	—	1	Kollo in grau Leinen	3 Messingkrähne —	1	129	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
130	—	—	1	—	Oelfass —	—	130	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
131	—	—	1	—	eis. Ofenrohr —	1	131	Bremen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
132	—	—	1	Reisekorb	— —	43	132	Gardelegen	K. E.-D. Magdeburg	bei Bodenrevision.
133	—	—	1	„	Gepäck —	30	133	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	mit 2 Vorlegeschlössern (bei Bodenrevision).
134	—	—	1	Stange	Rundeisen —	1	134	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
135	—	—	2	Säcke	leer —	—	135	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Sack-Leihanstalt von W. Müller in Köln.
136	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	—	136	Minden	K. E.-D. Hannover	
137	—	—	1	Pack in Leinen	ansch. Schraube —	3	137	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
138	—	—	2	—	Schraubenschlüssel —	—	138	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
139	—	—	1	—	gusseis. Schwungrad	54	139	Leipzig II. Dresden. Bhf.	Sächsische Stsb.	
140	—	—	1	Bund	6 eis. Stäbchen —	2	140	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
141	—	—	1	—	Tragfeder —	—	141	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
142	—	—	1	Bund	12 Stck. Waschkörbe	—	142	Frauenstadt	Württemb. Stsb.	
143	—	—	2	—	alte hölz. Wannen —	11	143	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
144	—	—	9	Bund	Weiden —	282	144	Aix T.	Grand Central Belge	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Hentzen zu Gladenbach Reg.-Bez. Wiesbaden. Lagepläne können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 18. Oktober 1890. (2351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Werkstatts-Nutzhölzern und Hammerstielen. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen: 12 cbm Buchen-, 1120 cbm Eichen-, 21,5 cbm Elsen-, 20 cbm Eschen-, 3 127 cbm Kiefern-, 7 cbm Mahagoni-, 31 cbm Nussbaum-, 185 cbm Pappeln- und rund 5 cbm Rüsternholz, 12 000 Stück Hickory- und 3 700 Stück unbearbeiteten jungeichenen oder weissbuchenen Hammerstiele sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 41 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Maassnachweisung nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet

am 8. November 1890, Vormittags 11 Uhr

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. Dezember 1890.

Magdeburg, den 20. Oktober 1890. (2352)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.



Nr. 85.

1890.

Zeit[…]ung des Vereins Deut[…]scher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deu[…] Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 2[…] für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . […] pränumerando frankirt an die Kasse des Vere[…] grätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden. […] Mk. […] 3 Mk. […] (König-

Sämmtliche offizielle Inserate sind an di[…] Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusende[…], Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse d[…]s Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch
Berlin W., Landgrafen-Str[…]sse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 30.

Berlin, den 29. Oktober 1890.

Inhalt:

Der Aushang der Fahrpläne und der einschlägigen Bekanntmachungen.

Bekanntlich findet zu jedem Fahrplanwechsel zwischen den [e]inzelnen Eisenbahnverwaltungen ein gegenseitiger Austausch [i]hrer neuen Fahrpläne statt, zu denen nicht selten auch noch mit diesen Fahrplänen im Zusammenhange stehende Bekanntmachungen hinzutreten. Bei der grossen Zahl der hier in Frage kommenden Verwaltungen des In- und Auslandes ist selbstverständlich die Anzahl der Fahrpläne auch eine sehr grosse, zumal von einzelnen Verwaltungen mehrere Sorten von Fahrplänen ausgegeben werden, deren Veröffentlichung durch den Aushang nothwendig ist oder doch von der betreffenden Verwaltung gewünscht wird. Da der Aushang in den dazu vorgesehenen Räumen der Stationsgebäude derartig erfolgen muss, dass die einzelnen Pläne dem Publikum zugänglich sind und ihr Inhalt ohne Schwierigkeiten gelesen werden kann, so entstehen hinsichtlich einer günstigen Anbringung nicht selten grosse Verlegenheiten. Hierzu trägt hauptsächlich der Umstand bei, dass in Bezug auf die Abmessungen der Fahrpläne die grösste Freiheit herrscht. Nur für die Preussischen Staatsbahnen ist höheren Orts die Bestimmung getroffen, dass die Höhe der Aushangfahrpläne 1,00 m nicht überschreiten soll. Die Länge kann natürlich keiner Beschränkung unterworfen werden, da dieselbe von dem Umfange der zugehörigen Bahnstrecken abhängig ist. Mit der Zeit ist jedoch auch von dem angegebenen Höhenmaass hier und da abgewichen worden, so dass gegenwärtig der grösste Fahrplan eine Höhe von 1,14 m besitzt, während das niedrigste Höhenmaass 83 cm beträgt.

Wenn derartige Abweichungen schon bei den 11 Direktionen der Preussischen Staatsbahnen zu verzeichnen sind, kann man sich ein Bild davon machen, wie verschiedenartig die betreffenden Pläne bei den übrigen zahlreichen Eisenbahnverwaltungen erst sein müssen.

Der zur Anbringung dieser Pläne und Bekanntmachungen verfügbare Raum in den Stationsgebäuden und Wartehallen ist meist ein sehr beschränkter und reicht bei weitem nicht aus, das vorhandene Material aufzunehmen. In der Regel werden die Fahrpläne ihrem Eingange entsprechend zum Aushang gebracht und es entsteht dann ein recht buntes und unschönes Bild. Vielfach werden auch Fahrpläne übersandt, welche durch nebensächliche Bekanntmachungen und Hinweise so umfangreich geworden sind, dass nicht allein die Uebersichtlichkeit, sondern von vornherein auch schon die Möglichkeit verloren geht, derartige Pläne überhaupt aufzuhängen.

Eine wesentliche Erleichterung bei dem Anbringen der einzelnen Pläne und die Aufnahme einer grösseren Anzahl

würde erzielt werden, wenn die Vereinsverwaltungen sich dahin einigten, für die Herstellung der Fahrpläne sowohl wie der einschlägigen Bekanntmachungen bestimmte Höhenmaasse in Anwendung zu bringen. Ein bezüglicher Vorschlag ist von einer der Preussischen Staatsbahndirektionen bereits gemacht worden und hat die Zustimmung fast aller übrigen Direktionen Preussens gefunden. Nach diesem Vorschlage sollen für die Folge, also vom 1. Juni 1891 ab, nur noch Fahrpläne und sonstige Aushänge mit dem Höhenmaass von 1,00 m für die grösseren, von 0,50 m für die mittleren und von 0,25 m für die kleineren Sorten angefertigt werden. Von letzteren beiden würden mehrere übereinander anzubringen sein, um die Höhe der grösseren Pläne zu erreichen. Wie die Erfahrung gelehrt hat, ist das Maass von 1,00 m noch sehr gut anwendbar, ohne die Erkennbarkeit des an dem oberen Rande befindlichen Aufdrucks zu beeinträchtigen. Es wird hierbei vorausgesetzt, dass Buchstaben und Ziffern von einer zweckentsprechenden und bisher als ausreichend befundenen Grösse Verwendung finden. Bei dem Aushang der Bekanntmachungen würde zweckmässig daran festzuhalten sein, dass die untere Papierkante sich nicht höher als 1,00 m über dem Fussboden befindet, damit nicht durch einen zu hohen Aushang Nachtheile für die Erkennbarkeit entstehen.

Beim Anbringen selbst sind verschiedene Verfahren beobachtet worden. Einzelne Verwaltungen lassen die Aushänge direkt auf den betreffenden Wandflächen anbringen, welche dann meistens mit einem Oelanstrich versehen werden, um das Abwaschen zu ermöglichen. Andere Verwaltungen lassen Rahmen mit dazwischen gespannter Leinwand anbringen, auf welche dann die Pläne geklebt werden. Auch sind zu diesem Zwecke besondere Tafeln aus leichtem Holz angefertigt, welche aufgehängt und zum Abnehmen eingerichtet sind. Diese haben den Vortheil, dass bequem eine Erneuerung einzelner Fahrpläne innerhalb der Fahrplanperiode und des ganzen Inhalts beim Fahrplanwechsel stattfinden kann. Auf das letztere dürfte besonderer Werth zu legen sein, denn es sollen, wenn man berechtigte Beschwerden vermeiden will, die alten Aushänge erst mit dem Zeitpunkt ihres Ausserkrafttretens — also nach Abgang des letzten Zuges im alten Fahrplan — beseitigt werden, während die neuen Aushänge eine angemessene Zeit vor der Beförderung des ersten Zuges im neuen Fahrplan angebracht sein sollten. Wird hiernach streng verfahren, dann stehen zur Ausführung der Arbeit wohl nur in seltenen Fällen einige Nachtstunden zur Verfügung, namentlich für mehr als [...]n Stationen. Da ist es denn ein grosser Vortheil, [...]ln mit den ungültig gewordenen Plakaten nur die grössere[...] mit neuen Aushängen überklebt zu werden wenn die Tafe[...]fkleben auf die Wandflächen ist ungleich abgehoben und [...]samer, hat überdies den Nachtheil, dass brauchen. Das Au[...] jeder Reparatur der Wandflächen ent-zeitraubender und mü[...]tzt werden müssen, ganz abgesehen die einzelnen Pläne bei [...] welchen derartige Wände meist fernt und durch neue erse[...] von dem unschönen Anblick, [...]feln von etwa 1,03 m Nutz-darbieten. [...]en die aufzunehmenden

Bei Anwendung derartiger Tafe[...] einer Benutzung der höhe, so dass etwas Spielraum geg[...]ne gänzlich absehen Plakate vorhanden ist, wird man von[...]t den angegebenen Wandflächen zum Ankleben der Fahrpla[...] Aushang bringen und daher Bekanntmachungen, welche nick[...]m Stationsbüreau Höhenmaassen entsprechen, auch nicht zum [...]elegt werden. können. Dieselben würden dann allenfalls [...] zur Einsichtnahme seitens des Publikums aus[...]mtliche Eisen-

Es dürfte sich daher empfehlen, wenn sä[...]n und anderen bahnverwaltungen bei Herstellung von Fahrpläne[...] Anwendung Plakaten die vorerwähnten Höhenmaasse zu[...]ss die meisten bringen liessen, wobei noch bemerkt sein mag, da[...]eben haben. Deutschen Bahnen ihre Zustimmung bereits ge[...]der Vortheil Daraus darf der Schluss gezogen werden, dass [...]nd wesent-der vorbeschriebenen Einrichtung anerkannt ist [...]tehen. Das liche Hindernisse der Einführung nicht entgegens[...]uf 1,00 m Herabsetzen vorhandener grösserer Höhenmaasse[...]rden, eine wird von dem Publikum mit Freuden begrüsst we[...]t bei den Steigerung geringerer Höhenmaasse auf 1,00 m stös[...]Druckerei heutigen Einrichtungen selbst in einer mittleren nicht auf Schwierigkeiten. [...]lass die

Zum Schlusse sei noch darauf hingewiesen, [...]iben als hölzernen Fahrplantafeln die Anwendung von Glassche[...] welche Schutzmittel gegen die Schmutzflecke sehr erleichtern, [...]r Fahr-durch das Zuhilfenehmen der Finger beim Ablesen de[...]en ist zeiten entstehen. Die Anbringung solcher Glasscheib[...]selben sehr empfehlenswerth, denn der Druck bleibt unter den [...]chter leserlich und werden Irrthümer infolge theilweise verwis[...]Glas-Ziffern vermieden. In der Regel werden wenige schmale [...]dem streifen, welche mit Messingschräubchen befestigt werden, [...]für Bedürfniss vollständig genügen, da nur die Strecken des [...]ren die einzelnen Stationen in Frage kommenden wichtige Lokalverkehrs dieses Schutzmittels bedürfen.

K. II.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw. Zu dieser Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 37,10 km lange Bahnstrecke Tuttlingen-Inzigkofen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, welche voraussichtlich am 18. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4212 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu der „Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw." (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 4236 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend die „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 4283 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 4296 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 4306 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehr der Arbeiterbevölkerung.

Dem „D. R. u. Pr. Staatsanzeiger" entnehmen wir folgende amtliche Mittheilung:

Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung hat schon seit Jahren zu einer ihrer Hauptaufgaben die Entwickelung des regelmässigen täglichen Verkehrs der Arbeiterbevölkerung zwischen ihren Wohnstätten und den grossen Verkehrscentren gezählt.

Nachdem schon in den siebziger Jahren in einzelnen Bezirken, wie in Oberschlesien und in den Bezirken Wiesbaden und Cassel, besondere Erleichterungen für Arbeiter durch Einrichtung von Arbeiterzügen und Ausgabe ermässigter Fahrkarten eingerichtet waren, wurde alsbald nach den ersten grösseren Erweiterungen des Staatseisenbahnnetzes im Anfang des zuletzt abgelaufenen Jahrzehnts die Ausgabe ermässigter Arbeiter-Wochen- und Rückfahrkarten — zur täglichen Benutzung während der Arbeitswoche oder zur Benutzung am

Beginn und am Schluss der letzteren — zum Einheitssatz von 1⅓ ₰ (später von 1 ₰) für 1 km auf das gesammte Staatsbahnnetz ausgedehnt. Diese Karten berechtigen da, wo die IV. Wagenklasse nicht gefahren wird, auch zur Benutzung der III. Klasse der zur Arbeiterbeförderung bestimmten Züge. In umfassendster Weise wurde bei der Eröffnung der Berliner Stadtbahn nach Benehmen mit den zuständigen Organen der Gewerbepolizei auf die Entwickelung dieses Verkehrs besonders Bedacht genommen. Die für den Stadt- und Vorortverkehr ausgegebenen Arbeiter-Tages- und Wochenkarten gehen hier in einzelnen Entfernungen weit unter den Einheitspreis von 1 ₰ für die Person und das Kilometer, ja bis auf ½ ₰ für die Person und das Kilometer herunter. In den folgenden Jahren wurden die Königlichen Direktionen durch verschiedene Erlasse zu weiteren Erleichterungen, insbesondere auch zur Verbesserung der Fahrgelegenheiten durch Einrichtung und Vermehrung zweckmässiger Arbeiterzüge veranlasst. Insbesondere durch Erlass vom 23. Juni 1887 wurden die Direktionen allgemein ermächtigt: „in denjenigen Fällen, in welchen nach den örtlichen Verhältnissen ein wirkliches und erhebliches Bedürfniss zur Ermässigung hervortritt, den Einheitspreis bis auf 1 ₰ für das Kilometer zu ermässigen“, und im Oktober 1888 zu einer wiederholten Prüfung aufgefordert, ob die für die Beförderung der Arbeiter zwischen der Arbeitsstelle und ihren benachbarten Wohnsitzen bestehenden Einrichtungen überall dem Bedürfniss entsprechen oder der Verbesserung und Ausdehnung fähig seien. „Die Herstellung billiger und bequemer Beförderungsgelegenheiten für die Arbeiterbevölkerung sei, wie es dort heisst, von solcher Wichtigkeit, dass die Eisenbahnverwaltung sich nicht darauf beschränken dürfe, Anträge aus Interessentenkreisen abzuwarten, es sei vielmehr auch ohne solche Anregung im Interesse der Wohlfahrt und Gesundheit der Arbeiter, wie im eigenen Interesse der Eisenbahnverwaltung eingehend zu prüfen, ob und wie in dieser Beziehung von der Eisenbahnverwaltung fördernd eingewirkt werden könne. Es sei zu untersuchen, inwieweit dies durch Einrichtung neuer Züge zu den passenden Tageszeiten oder durch Aenderung der vorhandenen Züge möglich, wobei selbstverständlich nicht ausser acht gelassen werden dürfe, ob auch die vorhandenen Betriebseinrichtungen und die Zahl der Betriebsmittel ausreichend seien, um die durch solche Maassnahmen zu erwartende Verkehrsvermehrung ordnungsmässig bewältigen zu können. In einem neuerlichen Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten wird wiederholt hervorgehoben, dass „die Möglichkeit für den Arbeiterstand, sich gesunde und wohlfeile Wohnstätten ausserhalb der grossen Städte zu verschaffen, von so hervorragender Bedeutung sei, dass die Königlichen Eisenbahndirektionen dieser wichtigen Aufgabe auch in Zukunft die volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und namentlich für zweckentsprechende Zugverbindungen Sorge zu tragen haben.“ Gleichzeitig ist dann die allgemeine Einführung des Satzes von 1 ₰ für die Person und das Kilometer für Arbeiter-Wochenkarten da, wo bisher noch höhere Sätze galten, angeordnet worden.

Ueber die Entwickelung, welche der Verkehr auf Arbeiter-Tages-, Wochen- und Rückfahrkarten im Jahre 1889 infolge dieser Erleichterungen genommen, liegen lehrreiche Zusammenstellungen vor. Für alle grösseren Städte, für welche ein Bedürfniss zu Tage getreten, ist ein derartiger Arbeiterverkehr eingerichtet, so, um nur einige zu erwähnen, für Berlin, Breslau, Frankfurt a/M., Hannover, Bremen, Hamburg, Barmen, Elberfeld, Köln-Deutz, Düsseldorf, Crefeld, Danzig, Stettin, Kiel, Halle, Leipzig, die grösseren industriellen Plätze des Rheinisch-Westfälischen und des Saarbrücker, sowie des Oberschlesischen und des Waldenburger Kohlenreviers. Im Jahre 1889 sind auf Arbeiterkarten fast 12 Millionen Fahrten — etwa 6⅓ % aller auf den Staatsbahnen überhaupt zurückgelegten Fahrten — ausgeführt, von welchen auf Berlin allein 7⅓ Millionen entfallen. Für fast 10 Millionen dieser Fahrten (9 229 337) wurde ein Einheitsfahrpreis von 1 ₰ und weniger für das Kilometer erhoben, im Berliner Vorortverkehr, in welchem zum Theil erheblichere Entfernungen in Betracht kommen, wie bemerkt, bis herunter auf ½ ₰.

Die Preussische Staatsbahnverwaltung wird sonach auch auf diesem Gebiete den Vergleich mit anderen Ländern wohl nicht zu scheuen haben.

Uebertragung des Baues der Eisenbahn von Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf an die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau.

Das der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse ist von der Leitung des Baues der Bahn von Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf entbunden und die genannte Königliche Eisenbahndirektion mit derselben betraut worden.

Betriebseröffnungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Am 1. November d. J. wird von der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Reppen-Meseritz die Theilstrecke Reppen-Zielenzig mit den Stationen Drossen, Schmagorei, Klein-Lübbichow und Zielenzig in Betrieb genommen werden. (Siehe die Bekanntmachung S. 832 d. Ztg.)

Württembergische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen wird am 18. November d. J. die derselben unterstellte 42,18 km lange Bahnstrecke Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen) mit den Zwischenstationen Tuttlingen (Haltepunkt), Nendingen, Mühlheim, Fridingen, Beuron (Haltestelle), Hausen im Thal, Thiergarten (Haltestelle), Gutenstein und Inzigkofen (Haltestelle) zur Eröffnung gelangen.

Mit Ausnahme des Haltepunktes Tuttlingen (Vorstadt), welcher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie der Haltestelle Inzigkofen, welche dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr dienen wird, werden sämmtliche Stationen für den unbeschränkten Verkehr eingerichtet.

Besondere Eigenthümlichkeiten sind hinsichtlich der neuen Bahnstrecke, welche vollspurig gebaut und mit Dampfkraft betrieben wird, in Tuttlingen an die Bahnlinie Rottweil-Immendingen und in Inzigkofen an die Linie Tübingen-Sigmaringen anschliesst, nicht zu vermerken.

Von der Gesammtlänge liegen 14,833 km auf Württembergischem und 12,144 km auf Badischem Landesgebiet, während der Rest von 15,201 km auf Hohenzollern entfällt.

Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. November d. J. wird der zwischen Kellinghusen und Lockstedter-Lager gelegene Haltepunkt Mühlenbarbek für den Personenverkehr eröffnet worden. Eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von und nach Mühlenbarbek findet nach und von Itzehoe, Kellinghusen, Lockstedter-Lager und Wrist statt.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889/90 bezw. 1889 ist wie folgt festgestellt worden:

1.	bei der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn auf	85 000 ℳ
2.	„ „ Wittenberge-Perleberger Eisenbahn .	„ 22 164 „
3.	„ „ Prignitzer Eisenbahn	„ 81 000 „
4.	„ „ Peine-Ilseder Eisenbahn	„ 45 938 „
5.	„ „ Georgs-Marienhütten-Eisenbahn . .	„ 13 649 „
6.	„ „ Rhene-Diemelthal-Eisenbahn	„ 7 411 „
7.	„ „ Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn .	„ 34 278 „
8.	„ „ Stargard-Cüstriner Eisenbahn . . .	„ 195 000 „
9.	„ „ Glasow-Berlinchener Eisenbahn . .	„ 21 375 „
10.	„ „ Dahme-Uckrower Eisenbahn	„ 10 500 „
11.	bezüglich der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Eisenbahngesellschaft Almelo-Salzbergen in Betracht kommt	„ 40 355 „
12.	bezüglich der Preussischen Strecken der Pfälzischen Eisenbahnen:	
	a) St. Ingbert (Landesgrenze) bis Scheidt . . . . auf 18 676 ℳ	
	b) Ebernburg (Mitte der Nahebrücke) bis Münster a. Stein „ 6 648 „	
		„ 25 324 „
13.	bezüglich der Preussischen Strecke der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	„ 148 019 „

Aus dem Betriebe der Flensburg-Kappelner Eisenbahn, der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen (Preussische Strecken Fulda-Landesgrenze und Gelnhausen-Landesgrenze), der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen berührt wird, ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen aus dem Jahre 1889/90 bezw. 1889 nicht erzielt worden.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 73 S. 722 d. Ztg. theilen wir noch folgendes mit: Der Güterverkehr stieg im Jahre 1889/90 auf 86 083 t gegen 61 537 t in 1888/89, also um 24 646 t. Die Betriebseinnahme betrug 218 166 ℳ gegen 170 848 ℳ in 1888/89, also 47 317 ℳ mehr. Dagegen verringerten sich die Ausgaben von 161 678 ℳ auf 144 415 ℳ. Nach Abzug der gesetzlichen Rücklagen beträgt der vertheilbare Gewinn 59 423 ℳ, wovon 49 500 ℳ = 4½ % Dividende auf 1 100 000 ℳ Lit. A-Aktien und 5 000 ℳ = ½ % Dividende auf 1 000 000 ℳ Lit. B-Aktien entfallen.

Barmer Strassenbahnen.

Die Einnahmen betrugen im Betriebsjahre 1889/90 zusammen 747 724 Frcs. (gegen 727 695 Frcs. im Vorjahre), die Ausgaben 509 620 (507 018) Frcs. Der Gewinn beziffert sich

auf 245 986 Frcs. Der Reservefonds erhält 12 088 Frcs. Wie wir bereits in Nr. 81 S. 795 d. Ztg. mittheilten, hat der Verwaltungsrath die Dividende für 1889/90 auf 5,50 Frcs. festgestellt gegen 5 Frcs. im Vorjahre.

Donau- und Innverkehr im Jahre 1889.

Nach der im Königlich Bayerischen statistischen Büreau zu München bearbeiteten Statistik sind im Berichtsjahre auf der Donau zu Passau eingelangt: Im Bergverkehre 1 316 Schiffe, darunter 977 Oesterreichische und 339 Deutsche mit einer Gesammtladung von 76 609 t, im Thalverkehre 201 Schiffe, darunter 158 Oesterreichische und 43 Deutsche mit einer Gesammtladung von 5 052 t. Abgefahren sind von Passau im Jahre 1889 zu Berg 193 Schiffe, darunter 192 Oesterreichische und 1 Deutsches mit einer Gesammtladung von 793 t, zu Thal 798 Schiffe, darunter 548 Oesterreichische und 250 Deutsche mit 7 910 t Ladung. Im Durchgangsverkehre endlich berührten Passau auf der Donau zu Berg 1 721 Schiffe, darunter 1 373 Oesterreichische und 348 Deutsche mit zusammen 207 273 t Ladung, zu Thal 1 038 Schiffe und zwar 634 Oesterreichische und 404 Deutsche mit zusammen 33 311 t Ladung.

Auf dem Inn sind im Jahre 1889 angekommen in Passau zu Thal 88 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 2 540 t und einer Ladung von 853 t, dagegen zu Berg 55 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 550 t und einer Ladung von 23 t.

Unterirdische Fernsprechleitungen.

Nachdem der Betrieb des unterirdischen Stadt-Fernsprechnetzes in Berlin sehr befriedigende Ergebnisse ergeben hatte, sind vom Reichs-Postamt weitergehende Versuche dahin angestellt worden, auf welche Längen unterirdisch bezw. unterseeisch geführte Leitungen, sowie solche Leitungen, welche aus längeren unterirdischen und oberirdischen Theilstrecken bestehen, für den Fernsprechverkehr verwendbar sind. Zunächst wurde eine Kabelleitung zwischen Berlin und Cüstrin 93 km benutzt. Im Anschluss hieran fand eine Leitung zwischen Berlin und Hamburg Verwendung, welche auf einer Strecke von 97 km oberirdisch, sodann auf 40 km unterirdisch und demnächst in einer Länge von 160 km wieder unterirdisch geführt war. Sodann wurden die Versuche auf eine Leitung mit einer Gesammtlänge von 297 km ausgedehnt, welche durch Verbindung der theils oberirdisch, theils unterirdisch geführten Berlin-Hamburger Leitung mit der oberirdischen Leitung Hamburg-Kiel gebildet war.

Die Ergebnisse der Versuche, welche noch nicht als abgeschlossen gelten, waren nach dem „Reichsanzeiger" in allen Fällen zufriedenstellende und haben ausser Zweifel gestellt, dass ein gesicherter Sprechverkehr mittelst unterirdischer Kabel und mittelst gemischter Leitungen innerhalb der bezeichneten Entfernungsgrenzen sich erreichen lässt. Auch die Fernsprechversuche auf dem 75 km langen Nordseekabel zwischen Helgoland und Cuxhaven ergaben sehr günstige Resultate; es wurde auf beiden Seiten eine klare und deutliche Verständigung zwischen Cuxhaven und Helgoland erreicht. Diese Thatsache dürfte bezüglich der in Frage gezogenen Möglichkeit einer ausreichenden Verständigung durch die beabsichtigte Ausführung einer Fernsprechverbindung zwischen Paris und London von besonderem Interesse sein. Für die in Aussicht genommene Verbindung, welche auf dem Lande oberirdisch und durch den Kanal mittelst Seekabel geführt werden soll, würden annähernd dieselben Längenverhältnisse und die gleiche Art der Zusammensetzung in Bezug auf Kabel- und Luftleitungen in Betracht kommen, wie bei dem in der Reichs-Telegraphenverwaltung zwischen Berlin und Kiel bezw. Cuxhaven und Helgoland stattgehabten Versuch.

Pensions- und Unterstützungskasse der Beamten der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in 1889.

Nach dem Rechnungsabschlusse betrug der Bestand am 1. Januar 1889 785 010 *M.*, welcher sich unter Berücksichtigung der Einnahmen und Ausgaben auf 825 871 *M.* am Schlusse des Jahres 1889 erhöhte. Im Jahre 1889 wurden u. a. gezahlt 11 597 *M.* Ruhegehalte, 8 044 *M.* Wittwenpensionen und 783 *M.* Unterstützungen an Beamtenwittwen.

Aus Bayern.

Ludwigshafen a/Rh.-Dannstadt und Ludwigshafen a/Rh.-Frankenthal.

⊙ Die am 15. d. Mts. zur Eröffnung gelangten schmalspurigen Lokalbahnstrecken Ludwigshafen a/Rh.-Dannstadt und Ludwigshafen a/Rh.-Frankenthal der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen wurden in die Klasse der Bahnen untergeordneter Bedeutung eingereiht. Letztere Bahn wird über Hessheim, Heuchelheim, Dirmstein und Laumersheim nach Grosskarlbach weitergeführt. Die daneben bestehende Hauptbahn von Ludwigshafen a/Rh. nach Frankenthal lässt die östlich gelegenen Ortschaften Friesenheim, Oppau und Edigheim unberührt und ist für die sehr zahlreiche, in den Fabriken von Ludwigshafen a/Rh., Mannheim und Frankenthal beschäftigte Arbeiterbevölkerung dieser Orte unbenutzbar. Das Bedürfniss einer Verbindung derselben mit den genannten Fabrikstädten ist so dringend hervorgetreten, dass zu einer Projektirung derselben Privatunternehmer sich bereit fanden, welche bei der unzweifelhaften Rentabilität der Linie die Herstellung und den Betrieb übernehmen wollten, ohne staatliche Zinsengarantie zu beanspruchen. Da jedoch die Bahnlinie zu denjenigen gehört, deren Ueberlassung an dritte Unternehmer bei den aufgestellten Grundsätzen nicht vereinbar ist, hat die Staatsregierung die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen zur Ausarbeitung eines bezüglichen Projektes aufgefordert und die Ausführung nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen angeregt. Mit Gesetz vom 26. April 1888 wurde alsdann die Staatsregierung ermächtigt, für den Fall der Herstellung einer schmalspurigen Lokalbahn von Ludwigshafen a/Rh. über Frankenthal nach Grosskarlbach für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 998 000 *M.*, ferner einer Lokalbahn von Rohrbach nach Klingenmünster für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 504 000 *M.* und einer Lokalbahn von Ludwigshafen a/Rh. nach der Dannstädter Höhe für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 624 300 *M.* einen jährlichen Zinsertrag bis zu 4 % vom Tage der Vollendung und Eröffnung jeder einzelnen neuen Bahnlinie bis zum 31. Dezember 1904 zu gewährleisten, oder statt dieses Zinserträgnisses einen Ueberschuss der Betriebsrente, in einer dem 4 % Zins der festgesetzten Bau- und Einrichtungskapitalien entsprechenden Höhe, sicher zu stellen. (Die Lokalbahn von Rohrbach nach Klingenmünster muss erst ausgebaut werden.)

Landshuter Trambahn.

Das Staatsministerium des Königlichen Hauses hat auf Grund und nach Maassgabe der Bestimmungen der Allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, einem Komitee in Landshut, an dessen Spitze sich die Herren Justizrath Zängerle in Landshut als 1. Vorsitzender und Kommerzienrath Böhm in Landshut als 2. Vorsitzender befinden, die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Pferdeeisenbahn in der Stadt Landshut und von da zum Bahnhofe Landshut auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt. Nach Beschluss dieses Komitees wurde die Durchführung der Detailprojekte dem Direktor der Nürnberg-Fürther Strassenbahn, Herrn Ingenieur Rooth in Nürnberg übertragen, der bereits die letztgenannte und die Strassenbahnen in Bremerhafen und Halle a. d. Saale erbaut hat.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Castellamare-Segesta-Calatafimi. Wie vor kurzem für die Linie Palermo-Calatafimi-Trapani, ist die Provinzialverwaltung Trapani nunmehr auch nachdrücklich für den baldigen Bau der obengenannten Linie eingetreten.

Ponte Sa. Venere Avellino. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat für die Bauausführung der Theilstrecke Ponte Sa. Venere über Monticchio zum Arconitunnel einen besonderen Dampftram angelegt und arbeitet mit demselben in zufriedenstellender Weise seit 14. August d. J.

Neuer Bahnhof für Florenz. Laut Beschluss des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten soll der Bahnhof auf dem Marsfelde nach dem Entwurf der betriebführenden Verwaltung des Adrianetzes mit einem Kostenanschlag von rund 5 500 000 L. erbaut werden.

Neuer Bahnhof für Neapel. Die städtischen Behörden haben der Regierung den Bau eines neuen grossen Bahnhofes für Personenverkehr im Mittelpunkte der Stadt, auf dem Sacramentoplatz, in Vorschlag gebracht und empfohlen, weil der grosse Verkehr den bisherigen Hauptbahnhof als durchaus unzureichend erscheinen lässt. Es wurde besonders hervorgehoben, dass der Verkehr auf dem letzteren im Jahre 1888 über 2 400 000 Personen umfasste, während in gleicher Zeit z. B. in Mailand bei bedeutend ausgedehnterer Anlage des Bahnhofes die Zahl der Reisenden nur 1 800 000 betrug.

Bologna-Verona. Für die nur 3,2 km lange Theilstrecke Revere-Ostiglia liegt der Bauentwurf vor; nach demselben soll das Hauptbauobjekt, die 400 m lange Pobrücke, 5 gleiche Spannungen in Röhrenbogen, sowie eine Breite von 5,50 m erhalten, und werden die Kosten der Strecke einschliesslich jener für die Pobrücke auf rund 3 Millionen Lire veranschlagt.

Rocchetta Melfi-Potenza. Nach dem endgültigen Bauplan wird die Theilstrecke Rionero-Potenza 43,2 km lang und enthält 5 Bahnhöfe, 2 Haltestellen, 3 grössere und 12 kleinere Tunnels (letztere von 132—335 m Länge), 21 Brücken

bezw. Viadukte mit einer Lichtweite von 6—13 m und 113 kleine Kunstbauten. Die drei grossen Tunnels sind der durch den Appennin von 3,3 km Länge, der von Pietracolpa (1,9 km) und von Quatrocchi (1,8 km); die Bahnhöfe usw. heissen Haltestelle Forenza, Bahnhof Lagopesole, Haltestelle Castello di Lagopesole, Bahnhof Acerenza, Avigliano, Pietragalla und Ober-Potenza.

Adria-Tiber. Für diese unmittelbare und kürzeste Verbindung sind seit 1863 die verschiedensten Vorschläge gemacht worden; die wichtigsten davon, über welche ein endgültiger Beschluss noch nicht gefasst worden ist, sind die für die Richtungen ab Ravenna auf bereits bestehende Linien, dann entweder Cesena-Arezzo oder Cesena-Perugia-Todi-Castiglione oder Forli-Arezzo über Bibbiena. Eine Entscheidung ist um deswillen schwierig, weil jeder der drei angedeuteten Wege zum Uebergang über den Hauptrücken des Appennin Vor- und Nachtheile besitzt, zu deren genauer Beurtheilung unverhältnissmässig umfangreiche Vorarbeiten gehören und erst zum Theil haben ins Werk gesetzt werden können.

Rom-Florenz. Der neue Bahnhof Ponticelli kommt auf Kilometer 156 ab Rom zwischen Ficulle und Chiusi zu liegen, und die Kosten ausschliesslich der Metalltheile des Oberbaues sind auf rund 78 000 L. veranschlagt.

Chiavenna-Castasegna-Schweizer Grenze. Die „Lombardia" schreibt darüber: „Nach den vorliegenden Entwürfen handelt es sich um eine Schmalspurbahn von 1 m Spurweite ohne Zahnradbetrieb, welche von Chiavenna durch das Engadin laufen, in 2 000 m Meereshöhe den Scaletta mittelst eines 7,5 km langen Tunnels durchsetzen und in Davos an die bereits im Betrieb befindliche Linie Davos-Landquart anschliessen soll; diese schon längst ersehnte Verbindung Mailands mit der Ostschweiz über die Alpen soll hauptsächlich dem Verkehr von Reisenden und Eilgut dienen. Mit Rücksicht auf die der Linie nicht abzusprechende Wichtigkeit wird seitens der Unternehmer von der Stadt Mailand ein Betrag von 30 000 L., von der gleichnamigen Provinz 50 000 L. und von der Landesregierung bei der Konzession des 10 km langen Italienischen Stückes eine Beihilfe von jährlich 3 000 L. auf das Kilometer beansprucht. Insgesammt wird die beabsichtigte Linie rund 25 Millionen Lire kosten und bis auf die erwähnten Zuschüsse von Italienischer Seite durchweg mit fremdem Gelde erbaut werden."

Bahnhof Casarsa. Wegen Einführung der Neubaulinien Portogruaro-Casarsa und Casarsa-Spilimbergo-Gemona muss erstgenannter Bahnhof nebst Betriebseinrichtungen wesentlich vergrössert werden, wofür rund 432 000 L. veranschlagt sind.

Sardinische Sekundärbahnen. Die nebenbenannte Gesellschaft will nunmehr die 69,3 km lange Verbindung ab Ozieri nach Tirso der bestehenden Linie Macomer-Nuoro bauen. Die grösste Neigung wird 3,5 %, der kleinste Halbmesser für Krümmungen 80 m. Von der gesammten Länge kommen 39,7 km in Krümmungen zu liegen. Von letzteren erhalten 67 einen Halbmesser von nur 80 m, 48 einen solchen von 90 m, 201 desgleichen von 100 m, während bei dem schwierigen Gelände nur 7 km Krümmungen einen grösseren Halbmesser bekommen können. Von grösseren Bauwerken werden nur 2 Viadukte (einer von 3 Bogen zu je 10 und 2 Bogen zu je 6 m Lichtweite, der andere mit 3 Bogen zu je 10 m) erforderlich, an kleinen Kunstbauten dagegen nicht weniger als 369. An Bahnhöfen sind vorgesehen: Tirso, Haltestelle Illorai, Haltestelle Burgos Esporlatu, Bottida, Bocco, Anela, Bultsi, Haltestelle Benetutti Nule, Haltestelle Budduso Osidda, Pattade, Haltestelle Nughedda Vigne und Bahnhof Ozieri.

Cuneo-Ventimiglia. In der Nacht vom 18. zum 19. September erfolgte der Durchschlag des ersten Tunnels von Limone, welcher den grossen Tendatunnel mit Limone und Vievole in Verbindung setzt.

Aus Rumänien.

Donaubrücke bei Cernawoda.

Am 21. Oktober wurde im Beisein des Königs von Rumänien, des Prinzen-Thronfolgers, des Primas und der Minister der Grundstein für die zwischen Fetesti und Cernawoda zu erbauende Donaubrücke, welche die Linien Bukarest-Fetesti und Buzeu-Fetesti einerseits sowie Cernawoda-Küstendsche andererseits verbinden soll, gelegt. An der darauf folgenden Festtafel brachte der König einen Trinkspruch aus, in dem er zunächst der ruhmwürdigen Ereignisse, welche die Vereinigung der Dobrudscha mit Rumänien herbeigeführt, gedachte; alsdann wies er darauf hin, dass diese Brücke die kürzeste Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere herstelle. Sie werde epochemachend sein und dem Welthandel einen neuen Antrieb geben; als die grösste Europas und die drittgrösste der Welt, gereiche die Brücke der wirthschaftlichen Kraft Rumäniens zur Ehre.

Geldbewilligung für Eisenbahnzwecke.

Die Kammer hat Mitte Juni d. J. a) 8 269 000 Frcs. für die Verlängerung der Linie Adjud-Tirgul-Ocna nach Comanesti, Moinesti und Tetcani (21 km), ein an Erdöl und Holz reiches Bergwerksbecken, b) 2 750 000 Frcs. für den Umbau der Schmalspurbahn Bacau-Piatra in eine Vollspurbahn, und c) 600 000 Francs für eine Zweigbahn von Tirgul-Ocna nach den Salzbergwerken bewilligt. Behufs Beschaffung dieser Beträge ist die Regierung zur Begebung 4 % tilgbarer Rente ermächtigt.

Die Wirkung des Zonentarifs.

Nachdem der Zonentarif, dessen Grundzüge wir in Nr. 5 S. 49 d. Ztg. gekennzeichnet haben, am 1. März d. J. zur Einführung gelangt ist, hat sich die Generaldirektion der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen veranlasst gesehen, die in den ersten 3 Gültigkeitsmonaten des neuen Tarifs (März, April, Mai) erzielten Ergebnisse mit denjenigen des gleichen Zeitraums der beiden Vorjahre zusammenzustellen. Hieraus ergibt sich, dass die Zahl der Reisenden von 514 695 in 1888 auf 536 258 in 1889 und auf 598 602 in 1890 gestiegen ist; die entsprechende Einnahme ist in den 3 Jahren von 2 366 140 Frcs. auf 2 574 534 Frcs. und weiter auf 2 724 121 Frcs. gewachsen. Während hiernach die Anzahl der Personen von 1888 auf 1889, also ohne den Anreiz der Tarifermässigung, nur um 4 % gewachsen, ist sie von 1889 auf 1890 um 12 % gestiegen; dagegen hat die Einnahme aus dem Personenverkehr, welche von 1888 auf 1889 um 9 % zunahm, sich von 1889 auf 1890 nur um 6 % vermehrt. Man muss indessen berücksichtigen, dass 3 Monate gleich nach der Einführung ein zu kurzer Zeitraum ist, um daraufhin die volle Wirkung einer Tarifmaassregel beurtheilen zu können.

Aus der Türkei.

Die Eisenbahn Saloniki-Monastir.

Durch Kaiserliches Jrade vom 12. Oktober hat der Vertreter der Gruppe der Deutschen Bank, Alfred Kaulla, die Konzession für eine etwa 205 km lange Eisenbahn von Saloniki über Karaferia (Weria) nach Monastir (Bitolia), welche mit einer Zinsengewähr von 14 300 Frcs. für das Kilometer verbunden ist, erhalten; die Zinsengewähr wird durch die Zehnten, welche von der internationalen Verwaltung der öffentlichen Schuld in Saloniki und Monastir eingenommen werden, sichergestellt. Kaulla verlangte ursprünglich eine Zinsengewähr von 15 000 Frcs., während die Regierung nur 14 000 Frcs. bewilligen wollte und ausserdem die Bedingung stellte, dass Kaulla sich auch auf derselben Grundlage zum Bau einer Zweigbahn von Karaferia im Thale des Indsche Karasu (Haliaxmon) aufwärts über Selwidsche (Serwia) nach der Griechischen Grenze in der Nähe von Kalabaka verpflichten sollte; die Einigung erfolgte, indem Kaulla seine Forderung ermässigte, die Regierung aber die Zinsengewähr erhöhte und auf den Bau der Zweigbahn verzichtete. Dafür aber hat Kaulla noch die Verpflichtung übernommen, sofort die Vorarbeiten für eine Bahnlinie von Monastir nach Awlona oder Durazzo am Adriatischen Meere herstellen zu lassen und diese Linie auf Wunsch der Regierung zu bauen, wobei die Vereinbarungen über Anlagekapital, Zinsengewähr und Bauzeit besonderer Verständigung vorbehalten bleiben sollen.

Auffallen muss es, dass die geplante, aber aufgegebene Zweigbahn nach der Griechischen Grenze diese bei Kalabaka, dem Endpunkt der schmalspurigen Thessalischen Bahn, erreichen sollte und nicht bei Turnawo, wo die im Bau befindliche Vollspurbahn Piräus-Larissa auf das Türkische Gebiet übertreten wird.

Die Ottomanische Eisenbahn Smyrna-Aïdin.

Diese Gesellschaft, welche am 1. Juli d. J. über ein Netz von 303¾ Meilen verfügte, gegen 224 am gleichen Zeitpunkt des Vorjahres, erzielte im ersten Halbjahr 1890 136 792 £ gegen 105 936 £ im gleichen Zeitraum des Vorjahres; hiervon verzehrten die Ausgaben 65 893 (50 872) £, so dass ein Ueberschuss von 70 898 (55 064) £ verblieb. Nach Bestreitung der Lasten stehen noch 21 933 £ zur Verfügung, von denen ein Gewinn von je 5 sh. auf den Antheilschein vertheilt und 10 785 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Für das laufende Jahr muss sich die Gesellschaft auf einen Verkehrsrückgang gefasst machen, da infolge der Trockenheit des vergangenen Winters und Frühlings nur magere Ernten erwartet werden können.

Die Zweigbahnen nach Denizli und Sokia sind vollkommen fertiggestellt und harren nur der Abnahme seitens der Regierung, um dem Betriebe übergeben zu werden.

Die Eisenbahn Mudamia-Brussa.

Um die Konzession für diese vor Jahren gebaute, jetzt aber vollständig verlassene, 40 km lange Bahn, hat sich der

Engländer Nagelmackers bemüht; nach den zwischen seinem Vertreter und dem Minister der öffentlichen Arbeiten getroffenen Vereinbarungen erhält Nagelmackers die Bahn unentgeltlich und hat nur für die mehr oder weniger beschädigten, längs der Bahn zerstreuten Betriebsmittel 30000 Türk. Pfund zu zahlen, muss indessen die Ausbesserungsarbeiten an der Bahn sofort beginnen lassen, damit sie im Mai nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden kann. Eine Zinsengewähr bewilligt die Regierung für diese Linie nicht.

Ausserdem soll aber Nagelmackers die Konzession für eine Verlängerung der Bahn von Brussa bis Kutahia nebst Zinsengewähr des Staates erhalten unter der Voraussetzung, dass er anstatt der von ihm beabsichtigten Meterspur die Vollspur anwendet.

Diese von dem hierfür eingesetzten Ausschusse genehmigten Abmachungen unterliegen z. Zt. der Kaiserlichen Genehmigung.

Neubau-Entwürfe.

Zur Prüfung der zahlreichen Konzessionsgesuche (vergl. Nr. 66 S. 661 d. Ztg.) ist ein aus 2 Marschällen und 4 Generälen gebildeter Ausschuss eingesetzt worden; derselbe hat den Entwurf von Bahri-Pascha und Collas für eine 300 km lange Bahn von Skutari nach Bolou am Schwarzen Meere genehmigt, so dass er bereits dem Sultan vorgelegt wurde. Auch für den Entwurf von Vigié für eine Europäisch-Kleinasiatische Verbindungslinie von Baba-Eski über Gallipoli, Lapsaki und Balukesri einerseits nach Erdek-Panderma-Brussa und andererseits nach Dikeli gegenüber von Metelino hatte sich der militärische Ausschuss ausgesprochen, trotzdem ist derselbe zuletzt noch als unthunlich verworfen worden.

Die ferneren Entwürfe sind noch nicht geprüft; inzwischen sind zwei neue Konzessionsgesuche eingegangen, und zwar 1. von Vahram Bey für eine elektrische Bahn von Pera am Bosporus entlang nach Bujukdere und 2. von Lescanne, Perdoux Söhne & Co. in Paris für eine Bahn von Alexandrette nach Biledjik — eine Linie, um deren Konzession sich bereits Murad Bey sowie J. R. Pelling bewerben.

Ausfuhr von Serbischem Getreide über Saloniki.

Behufs Ermuthigung der Ausfuhr von Serbischem Getreide über Saloniki haben die Serbischen und Türkischen Bahnen ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen die zur Ausfuhr über Saloniki bestimmten Serbischen Bodenerzeugnisse auf der ganzen durchlaufenen Strecke eine Ermässigung von 20% gegenüber dem gewöhnlichen Tarif geniessen.

Die Spurweite des Türkischen Eisenbahnnetzes.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte dem Sultan einen Entwurf unterbreitet, der die Annahme der Schmalspur als Regel hinstellte; der Sultan hat indessen die Schmalspur nur für Zweigbahnen, nicht aber für Hauptlinien wie Angora-Bagdad, Aïdin-Cassaba, genehmigt. Schon mehrfach sind übrigens Konzessionsgesuche von Bewerbern eingegangen, welche Schmalspurbahnen ohne jede Zinsengewähr bauen wollten; die Regierung hat sich indessen entschlossen, die Schmalspur nur für Linien, welche in jeder Beziehung als Nebenbahnen zu betrachten sind, zuzulassen.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, Schutzwehren anzubringen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Umstand, dass die Aufsichtsbehörde, welche nach § 7 der Bahnordnung vom 12. Juni 1878 über die Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung (sogen. Sekundärbahnen) zu bestimmen hat, an welchen Stellen Schutzwehren zum Zwecke der Abschliessung des Bahnkörpers anzubringen sind, befreit die Eisenbahngesellschaft nicht von der Verpflichtung, auch an anderen Stellen Schutzwehren anbringen und bei dem Herannahen eines Zuges schliessen zu lassen, wenn die örtlichen Verhältnisse eine solche Schutzmaassregel im Interesse des Publikums erfordern.“ (Erk des Ober-Landesgerichts zu Darmstadt vom 11. März 1890; Jurist. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. XV S. 284.)

v. O. **Werthverdingung unterschieden vom Kauf (Lieferungsvertrag).** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Wesen des Werthverdingungsvertrages liegt darin, dass der Werkmeister das fertige Werk als das Produkt seiner Arbeitsthätigkeit verspricht. Regelmässig werden daher eine Kombination von Arbeit und verarbeiteten Materialien zu einem neuen Produkte, sowie eine für das fertige Werk als ganzes bedungene Vergütung in Pausch und Bogen die charakteristischen Merkmale des Werthverdingungsvertrages bilden. Allerdings sind die Grenzen zwischen Werthverdingungsvertrag und Kauf in der Rechtsprechung nicht immer gleich gezogen worden. Wollte man aber auch mit dem früheren Ober-Handelsgericht annehmen, dass ein Lieferungsvertrag dann vorliegt, wenn es sich um vertretbare Sachen handelt, während die Werthverdingung die Herstellung eines individuell bestimmten Objektes voraussetzt oder wollte man mit dem ehemaligen Obertribunal davon ausgehen, dass zwar sowohl der Lieferungs- als der Werthverdingungsvertrag fungibele wie nicht fungibele Sachen zum Gegenstande haben könne, und dass es bei jenem hauptsächlich auf das Verschaffen, bei diesem auf die Anfertigung bestimmter Produkte ankomme, so würde doch hier nach jedem dieser Gesichtspunkte eine Werthverdingung anzunehmen sein; denn es handelt sich um Herstellung eines individuell bestimmten Werkes und um Anfertigung desselben mit allen seinen Theilen durch die Arbeitsthätigkeit des Klägers und seiner Leute.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Mai 1890; Entsch. f. Civils. Bd. XXV S. 89 ff.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Reppen-Zielenzig. Am 1. November d. J. wird von der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Reppen-Meseritz die Theilstrecke Reppen-Zielenzig nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die neuen Stationen Drossen, Schmagorei und Zielenzig erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die neue Station Klein-Lübbichow dient lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr.

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist in dem gegenwärtig gültigen Fahrplan des Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im Oktober 1890. (MG2353)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Wegen grosser Anhäufung von zum Uebergange auf die Donauuferbahn bestimmten Gütern und dadurch herbeigeführter Stockung musste der Uebergang von Frachtgütern mit Ausnahme lebender Thiere via Donauuferbahn sistirt werden.

Die Wiederaufnahme dieses Verkehrs wird voraussichtlich am 28. Oktober l. J. erfolgen.

Wien, am 24. Oktober 1890. (2354)

3. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. ist zu den Tarifheften II G und III G (Verkehr zwischen Frankfurt, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, Mannheim Bad. Bahn und Mannheim Neckarvorstadt einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn [einschliesslich Bötzbergbahn], der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits) je der V. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche unentgeltlich abgegeben werden, enthalten neue Frachtsätze für Cement ab Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim Bad. Bahn, Ausnahmefrachtsätze für gewisse Düngemittel im Verkehre mit Gustavsburg und Mainz, sowie anderweitige, theils ermässigte, theils (in Klasse B) erhöhte Frachtsätze für eine Anzahl Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und für Rorschach (Nordostbahn).

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1891 in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 22. Oktober 1890. (2355)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. November d. J. ab findet eine direkte Abfertigung von Gütern im Verkehre zwischen den Stationen Bonn, Köln (Eilgutabfertigung, Gereon, Pantaleon, Rheinstation und Thürmchen) und Düsseldorf (Düsseldorf, Düsseldorf B. M., K. M. und Rh., Düsseldorf-Bilk und Düsseldorf-Lierenfeld) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen Linkenheim und Philippsburg in Baden der Badischen Staatseisenbahnen andererseits statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen der vorbezeichneten Stationen.

Köln, den 25. Oktober 1890. (2356)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Gütertarif Theil II vom 1. Juni 1890. Am 1. November d. J. treten die Nachträge I zu den Heften A, B und C, sowie den Anhängen zu diesen letzteren in Kraft.

Dieselben enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, Aufnahme neuer Stationen, sowie eine grössere Anzahl Berichtigungen, welche — sofern sie Frachterhöhungen einschliessen — erst am 15. Dezember d. J. in Wirksamkeit treten.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den Güter - Abfertigungsstellen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechts- und linksrheinische) zum Preise von 10 bis 30 ₰ für das Stück abgegeben.

Köln, den 24. Oktober 1890. (2357)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rrh.) etc.-Bromberg etc. Zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1885 ist ein Nachtrag (15) erschienen, welcher neben Aenderungen und Ergänzungen auch Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Düsseldorf, Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rrh.) sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Benrath, Düsseldorf-Lierenfeld, Eller, Grafenberg, Hilden, Küppersteg, Langenfeld und Rath Rh. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rrh.) enthält.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk und Düsseldorf - Lierenfeld treten am 1. November d. J., diejenigen für die übrigen vorgenannten Stationen erst an einem noch bekannt zu machenden Tage in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter - Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Köln, den 25. Oktober 1890. (2358)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits. Theil I. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zu dem in der Ueberschrift bezeichneten, vom 1. August 1888 ab gültigen Theil I in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, einen anderweiten neuredigirten Abdruck der Anlage D und E zu § 48 des Betriebsreglements, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den Niederländisch- bezw. Deutsch - (Sächsisch -) Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr.

Insoweit durch diesen, demnächst bei den Güterexpeditionen erhältlichen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 16. November d. J. ab.

Dresden, am 22. Oktober 1890. (2359)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Erwe[illegible]iterung der Abfertigungsbefugnisse einz[illegible]elner Stationen im Bezirk Berlin. Mit G[illegible]ültigkeit vom 1. November d. J. wird die [illegible] für die Stationen Al[illegible]dorf, Gelbensande, [illegible]rpomm., Kenz, [illegible]tenwillershagen, Berg[illegible] M., Rövers[illegible] Hammelspring, Horst i. V[illegible] stehende Klein-Mutz, Neuhof i. d. [illegible] hagen, Saatel und Vogelsang be[illegible]ungen Beschränkung, nach welcher Send[illegible]

mit Nachnahmebelastung im Versande ausgeschlossen sind, aufgehoben.

Berlin, im Oktober 1890. (2360MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 1. November d. J. ab wird die Station Parksteinhütten der Bayerischen Staatsbahn in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 23. Oktober 1890. (2361)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Am 1. November d. J. tritt zum Staatsbahn - Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag XII in Kraft.

Derselbe enthält eine ergänzende Bestimmung für die Beförderung von Getreide etc. in unverpacktem Zustande, Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, Entfernungen bezw. Frachtsätze für den neuen Bahnhof in Düsseldorf sowie für die Station Düsseldorf-Bilk, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und sonstige Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. Oktober 1890. (2362)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält u. a. bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der Besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, ferner direkte Kilometerentfernungen für die Haltestelle Holsteinische Schweiz des Direktionsbezirks Altona, direkte Kilometerentfernungen für die Haltestelle Sehlern des Direktionsbezirks Bromberg, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnits II. F. b, Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 22. Oktober 1890. (2363)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ist ein Nachtrag (XIII) erschienen, welcher neben verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen für die neu aufgenommenen Stationen Düsseldorf, Düsseldorf (Hauptbhf.) und Düsseldorf - Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Benrath, Düsseldorf-Lierenfeld, Eller, Grafenberg, Hilden, Küppersteg, Langenfeld und Rath Rh. dieses Bezirks enthält. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf, Düsseldorf - Bilk und Düsseldorf-Lierenfeld treten erst am 1. November d. J., diejenigen für die übrigen vorgenannten Stationen erst an einem noch bekannt zu machenden Tage in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 23. Oktober 1890. (2364)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine. Vom 1. November d. J. ab werden die in dem Nachtrag 3 und 4 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif Theil II vom 15. August 1889 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für den Versand von Braunkohlen - Darrsteinen bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Oktober 1890. (2365MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Altona-, Elberfeld-, Hannover-, Köln (links- und rechtsrheinisch)-Oldenburg-Berlin. Mit dem 1. November 1890 werden die Stationen Drossen, Schmagorei und Zielenzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für die unbeschränkte Güterabfertigung in die oben bezeichneten Staatsbahnverkehre aufgenommen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 25. Oktober 1890. (2366MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer und Kursk - Kiewer Getreide - Verkehr. 1. Der im 1. Nachtrag Seite 7 und 8 zu dem vom 15./27. September 1889 gültigen Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 Theil I enthaltene Getreide-Frachtsatz für Wygonitschi-Pillau wird vom 10. Dezember 1890 neuen Stils ab um 0,09 R. für 10 000 kg (610 Pud) erhöht.

2. Der Getreide-Frachtsatz für Bachmut-Pillau laut Seite 5 des 1. Nachtrags zu dem vom 15./27. September 1889 gültigen Tarif für den Kursk-Kiewer Verkehr, Theil I, wird von sogleich von 156,11 + 7,85 R. Nebengebühren = 163,96 R. auf 152,00 + 8,79 R. Nebengebühren = 160,79 R. ermässigt.

Bromberg, den 23. Oktober 1890. (2367)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Sächsischer Verband. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Verkehrsstellen käuflich zu erlangen ist, enthält im wesentlichen Bestimmungen über die Beförderung von Getreide und Kleie (in loser Schüttung), ferner Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen (letztere erst vom 1. Januar 1891 ab gültig), sowie Entfernungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau im Verkehre mit den neuaufgenommenen Stationen Elstra und Wiesa b. Kamenz bezw. Mohlsdorf der Sächsischen Staatsbahnen.

Dresden, den 24. Oktober 1890. (2368)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. November 1890 gelangt der XI. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 15. Juli 1888 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einigen bereits anderweitig veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. Neue Entfernungen für die Stationen: Dupiewo (zwischen Otusch und Dombrowka), Gross-Besten (zwischen Königs-Wusterhausen und Halbe) und Schönewalde (zwischen Brand und Lübben) des Bezirks Berlin.
2. Anderweite ermässigte Entfernungen für Colberg, Degow, Fritzow des Bezirks Bromberg einer- und für Adlershof, Brand, Cöpenick, Erkner, Grünau, Halbe, Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau des Bezirks Berlin andererseits.
3. Neue westliche Schnittsätze für Getreide etc. und Holz etc. für Dupiewo des Bezirks Berlin.
4. Berichtigungen und Ergänzungen.

Bromberg, den 24. Oktober 1890. (2369)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. Dezember 1890 tritt im Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehr ein Nachtrag II in Kraft, welcher unter anderem enthält:

neue bezw. abgeänderte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der früheren Ungarischen Nordostbahn;

geänderte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg und Lübeck;

Einbeziehung verschiedener Deutscher und Ungarischer Stationen;

Aufhebung der Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn und den Sächsischen Stationen Königstein, Mügeln b/Pirna, Pirna und Schandau;

Abänderung einiger Frachtsätze, sowie Ergänzung bezw. Berichtigung der Courszuschlagstabellen.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tarifermässigungen beruhen auf Herabsetzung der Ungarischen Streckensätze bezw. auf einigen infolge Wegabkürzung neu berechneten Antheilen der Deutschen Bahnen.

Die in dem oben bezeichneten Nachtrage enthaltenen Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Dezember 1890.

Druckexemplare des Nachtrages können zum Preise von 0,68 ℳ. für das Stück von den Verbandsstationen bezogen werden.

Breslau, den 23. Oktober 1890. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Wiesbaden - Langenschwalbach belegenen Haltestelle Chausseehaus. Die Abfertigungsbefugnisse der vorgenannten Haltestelle werden vom 15. November d. J. an auf Eil- und Frachtstückgüter, Güter in Wagenladungen sowie auf einzelne Stücke Kleinvieh ausgedehnt. Dagegen bleibt daselbst die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen auch fernerweit ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 24. Okt 1890. (2371)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November d. J. ab werden die auf der Bahnstrecke Graudenz - Marienburg verkehrenden Züge auf dem zwischen Graudenz und Roggenhausen gelegenen Haltepunkte Wossarken behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und werden Fahr- und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Wossarken einerseits und Graudenz, Roggenhausen, Garnsee, Sedlinen, Marienwerder, Rachelshof, Rehhof, Stuhm, Braunswalde, Marienburg, Schönbrück, Wiedersee, Lessen, Laskowitz, Jablonowo, Mischke, Gottersfeld, Kornatowo, Culmsee, Thorn Stadt und Thorn Hauptbahnhof andererseits ausgegeben werden.

Die Abfahrt der Züge von dem Haltepunkte Wossarken findet wie folgt statt:

Richtung Roggenhausen-Marienburg.

Zug 1243 um 10 Uhr 09 Min. Vorm.
„ 1245 „ 4 „ 55 „ Nachm.
„ 1247 „ 8 „ 43 „ Abds.

Richtung nach Graudenz.

Zug 1244 um 9 Uhr 34 Min. Vorm.
„ 1248 „ 2 „ 56 „ Nachm.
„ 1250 „ 8 „ 13 „ Abds.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

von Wossarken nach:

	km		km
Graudenz	6,3	Schönbrück	20,4
Roggenhausen	6,7	Wiedersee	22,9
Garnsee	13,6	Lessen	27,1
Sedlinen	23,7	Laskowitz	27,9
Marienwerder	32	Jablonowo	37
Rachelshof	41	Mischke	13
Rehhof	46	Gottersfeld	23,3
Stuhm	57	Kornatowo	31
Braunswalde	63	Culmsee	45
Marienburg	71	Thorn Stadt	65
		Thorn Hptbhf.	67

Gepäckstücke werden von Wossarken unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation, im Verkehre mit Rachelshof, Schönbrück und Wiedersee auf der vorgelegenen Station erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren. (2372)

Bromberg, den 19. Oktober 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 70 000 Stück flusseisernen Querschwellen in 3 Loosen zu vergeben, wovon das erste mit 30 000 Stück bis 1. Januar 1891, das zweite mit 20 000 Stück bis 1. Februar und das dritte mit 20 000 Stück bis 1. März 1891 frei Bahnwagen Heilbronn abgeliefert werden soll.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen abgegeben.

Angebote auf die Lieferung eines oder mehrerer der Loose sind spätestens bis Freitag, den 7. November d. J., Mittags 12 Uhr schriftlich und verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenschwellenlieferung" versehen, bei unserem Sekretariat einzureichen.

Stuttgart, den 22. Oktober 1890. (2373)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Bauabtheilung.
I. V.: Schlierholz.

Oldenburgische Staatsbahn. Der Bedarf an Oberbaumaterial, als:

1. 2 230 Stück Flussstahlschienen nach Preussischem Normalprofil (pro Meter 33,4 kg schwer) à 9 m lang (ca. 670 t),
2. 2 230 Paar flussstählernen Winkellaschen (Innen und Aussen) dazu (ca. 65 t),
3. 10 000 Stück schweisseiserne Laschenschrauben desgleichen (ca. 5,5 t),
4. 10 000 Stück federnde gussstählerne Unterlagsringe desgleichen,
5. 11 110 Stück flusseiserne Querschwellen (ca. 653 t), (5 050 Stück nach Haarmann, 6 060 Stück nach Roth und Schüler)

sollen im Wege der öffentlichen Verdingung beschafft werden.

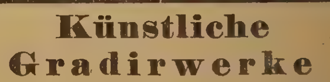
Lieferzeit vom 1. April bis Ende Juni nächsten Jahres, gleichmässig auf die Zeit vertheilt.

Für die Lieferung sind maassgebend die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche der Preussischen Staatsbahnverwaltung", sowie besondere Bedingungen, welche letztere gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Revisionsbüreau hierselbst bezogen werden können.

Angebote sind bis zum 15. November d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der Unterzeichneten einzureichen.

Dieselben müssen verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterial" versehen sein. Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Annehmer.

Oldenburg, den 22. Oktober 1890. (2374 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 86. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 1. November 1890.

Inhalt:

Von München nach Glasgow.

Die Entfernung von München nach Glasgow beträgt auf dem kürzesten Fahrwege über Würzburg, Mainz, Köln, Brüssel, Ostende, Dover, London, York, Newcastle und Edinburg rund 2000 km, welche gegenwärtig innerhalb 40 Stunden zurückgelegt werden können, also mit einer Gesammtdurchschnitts- oder reinen Fahrgeschwindigkeit von 50 Stundenkm. Dabei sind für die Ueberfahrt von Ostende nach Dover (60 Seemeilen oder 111 km) 4 Stunden angesetzt. Die genannte Verbindung führt über die folgenden Bahngebiete: Bayerische Staatsbahnen, Hessische Ludwigsbahn, Linksrheinische Bahn, Belgische Staatsbahnen, Englische South Eastern-, Great Northern-, North Eastern- und North British-Bahn. Eine Reise von München nach Glasgow und zurück bietet somit dem Eisenbahner genugsam Gelegenheit zu Fachstudien, besonders hinsichtlich der in den betreffenden Schnellzügen verwendeten Fahrbetriebsmittel. Dieser Aufsatz soll nun einige Beobachtungen bringen, welche ich im August d. J. anlässlich einer Ferienreise zum Besuche von London, der Ausstellung in Edinburg und der grossen Lokomotivfabriken in Glasgow machte — eine Reise, welche am Passionsspiel in Oberammergau ihren gelungenen Abschluss fand: „Les extrêmes se touchent."

Zu den Annehmlichkeiten des modernen Reisens gehören unzweifelhaft die durchgehenden Personenwagen, welche ohne Wagenwechsel eine lange Fahrt in bequemster Weise ermöglichen, vorausgesetzt, dass das betreffende Vehikel überhaupt zweckmässig gebaut und ausgestattet ist, was bei den durchgehenden Schnellzugwagen meistens der Fall ist oder wenigstens immer mehr angestrebt wird. Eine weitere Annehmlichkeit ist aber in einem sanft laufenden Wagen das Schnellfahren an und für sich, da dasselbe viel weniger ermüdet, als die langsamere Fahrt in gewöhnlichen Post- oder Lokalzügen, vom öfteren geräuschvollen Anhalten und Anfahren ganz abgesehen. Zwischen München und Ostende, also auf rund 1000 km Weglänge, ist beim durchgehenden Schnellzugverkehr nur einmal Wagenwechsel in Köln erforderlich. Zwischen London und Glasgow (714 km) laufen durchgehende Schnellzugwagen in vorzüglichster Anlage und Ausstattung für alle drei Wagenklassen.

Das Ideal der Eisenbahn-Personenbeförderung wäre dann erreicht, wenn der Reisende bei grösster Fahrgeschwindigkeit des Gefühl hätte, als befände er sich in einem Schlitten oder an Bord einer Segelyacht auf ruhiger See. (Hydraulische Gleiteisenbahn von Girard-Barre.) So wie es absolut lautlos laufende

Dampfmaschinen gibt, so könnte der Eisenbahntransport geräuschlos von statten gehen, wenn — die Ausbildung der Geleise und Betriebsmittel in Bezug auf die Gesetze der Statik und Dynamik eine ganz vollkommene wäre. Jeder Stoss, jede Erschütterung, selbst das Klirren eines Wagenfensters, welches der Reisende wahrnimmt, bedeutet eine fortschreitende, wenn auch kaum merkbare Zerstörung von Material, eine Verzehrung von Zugkraft und eine Besteuerung des menschlichen Nervensystems. Wie weit wir heute von dem gedachten Ideal entfernt stehen, bezw. wie nahe wir demselben kommen können, wird zum Theil aus den nachfolgenden Betrachtungen hervorgehen.

Meine Fahrt begann am 2. August, nachdem ich eine Rückfahrkarte München-London II. Klasse für 130,70 ℳ mit monatlicher Gültigkeit gelöst hatte, und 7.12 Morgens dampften wir aus dem Münchener Centralbahnhofe. Ich hatte meinen Sitz im durchgehenden Wagen Nr. 623 der Linksrheinischen Bahn, gebaut von van der Zypen & Charlier in Deutz. Dieses mir von früheren Reisen bekannte, nicht gerade mustergültige Vehikel fasst in 4 Abtheilungen I. und II. Klasse 26 Personen und wiegt leer 14 750 kg oder 567 kg auf den Sitzplatz. Der zweiachsige Wagen von 5,5 m festem Radstand ist mit zwei Aborten versehen und mit der Carpenterbremse ausgerüstet. Der Wagen liess weniger mit Bezug auf Räumlichkeit als hinsichtlich des sanften Ganges zu wünschen übrig, denn jeder Schienenstoss äusserte sich im Wagen durch den bekannten, im Fahrtakt erfolgenden hammerähnlichen Doppelschlag. Nach dem Reichs-Kursbuch ist die Entfernung München-Köln 626 km; bei einer mittleren Schienenlänge von 8 m ergeben sich somit auf dieser Fahrt 78 250 Schienenstösse oder 156 500 Schläge auf die 2 Wagenachsen bezw. auf das Nervensystem des Reisenden!*) Der Tages-Schnellzug hält von München bis Köln nicht weniger als 28 Mal. Wenn für diese vielen Aufenthalte $2^1/_2$ Stunden gerechnet werden, wovon 1 Stunde 15 Minuten auf Mainz entfallen, so wird bei kursmässiger Fahrt die 626 km lange Strecke München-Köln in rund $12^1/_2$ Stunden abgefahren, entsprechend einer mittleren oder reinen Geschwindigkeit von 50 Stundenkm, welcher Quotient mit dem eingangs ermittelten Gesammtmittel für München-Glasgow genau übereinstimmt.

Diese sogenannten Schnellzüge werden von München bis an die Belgische Grenze durchweg mit zweifach gekuppelten Lokomotiven befördert, und zwar findet auf der 711 km langen Strecke München-Herbesthal 6 Mal Maschinenwechsel statt, wobei die von einer Maschine gemachte grösste Streckenfahrt zwischen Bingerbrück und Köln 153 km beträgt, jedoch mit 8 Haltepunkten. Von München bis Aschaffenburg verkehren die Bayerischen Staatsbahnmaschinen der Klasse B 9, von Maffei in München gebaut. Dieselben haben zwei gekuppelte Triebachsen mit Rädern von 1 850 mm Durchmesser und eine vordere feste Laufachse. Die aussenliegenden Cylinder haben 406 mm Durchmesser und 610 mm Hublänge, die feuerberührte Heizfläche beträgt 88,2 m² und die Rostfläche 1,6 m². Die Schienendrucke sind 12 t auf jede Maschinenachse. Der dreiachsige Tender hat mit 10,4 t Wasser ein Gewicht von 28 t. Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft beförderte den Schnellzug am 2. August mit Maschine Nr. 98 von Aschaffenburg bis Darmstadt und mit Maschine Nr. 144 von Darmstadt bis Bingerbrück. Die letztere grössere, zweifach gekuppelte Maschine ist von Borsig in Berlin gebaut und hat ebenfalls Triebräder von 1 850 mm Durchmesser und eine vordere feste Laufachse, aussenliegende Cylinder von 432 mm Durchmesser und 560 mm Kolbenhub, eine feuerberührte Heizfläche von 90,77 m² und eine Rostfläche von 1,71 m². Das Dienstgewicht beträgt 38 t, wovon 26,5 t Adhäsionsbelastung sind. Der dreiachsige Tender fasst 10 t Wasser und 3,5 t Kohlen und wiegt voll 28 t. Die Schnellzüge auf den Strecken Bingerbrück-Köln und Köln-Herbesthal der Linksrheinischen Eisenbahndirektion werden vorzugsweise durch Personenzuglokomotiven nach den Normalien der Preussischen Staatsbahnen befördert, und ein Maschinenwechsel findet in der Regel nur mit dem Wagenwechsel in Köln statt.

In Köln langten wir leider mit einer Verspätung von 40 Minuten an und hatten gerade noch Zeit, den um 10.47 Abends nach Belgien abgehenden Schnellzug zu erwischen. Die neuen von Köln nach Ostende durchgehenden Personenwagen mit Seitengang waren bereits besetzt und fanden wir in einem gewöhnlichen zweiachsigen Kupeewagen der Belgischen Staatsbahnen unsere nächtliche Unterkunft. Auf die leidigen und bei den jetzigen Betrieben meistens unvermeidlichen Zugverspätungen komme ich weiter unten mehrmals zurück. Der Personenverkehr war eben diesen Sommer wieder ganz bedeutend und im Monat August reiste alles: Hoch und Niedrig, Klein und Gross. Auf den Bahnhöfen und in den Wagen war ein Treiben und Hasten, als wollte die Menschheit irgend einer Katastrophe entrinnen. „Denn hier ist keine Heimath — jeder treibt sich an dem andern rasch und fremd vorüber und fraget nicht nach seinem Schmerz.“

Der Belgische Staatsbahnwagen Nr. 6156, gebaut in den Werkstätten zu Malines, fasst in 4 Abtheilungen I. und II. Klasse 28 Personen und hat ein Eigengewicht von 10 900 kg bezw. 389 kg auf den Sitzplatz. Dieser Wagen lief ziemlich sanft und konnte man seine Nachtruhe insofern geniessen, als die unangenehmen Schienenstösse nicht mehr bemerkbar waren. Mag dieses nun im wesentlichen dem Oberbau oder aber der Bauart des Wagens zu danken sein — Thatsache ist, dass die Belgischen Wagen sehr gut gefedert sind, indem der Wagenkasten auf Gummipolstern und das Untergestell auf besonders langen Blattfedern ruht. Ein gut aufgehängter Wagenkasten wird auch auf mangelhaften Geleisen weniger vibriren, als ein ungenügend elastischer Wagenbau auf dem besten Geleise.*) Auf der Rückfahrt durch Belgien benutzte ich den dreiachsigen durchgehenden Kupeewagen Nr. 6817, ebenfalls in Malines gebaut. Derselbe enthält 20 Sitzplätze I. Klasse und 24 Sitzplätze II. Klasse nebst Abort und Bremskupee. Der Wagen war sehr bequem und ruhig, zumal bei mässiger Besetzung. Unstatthaft muss es indessen erscheinen, wenn solche durchgehende Wagen von Lokalreisenden benutzt werden können, und macht eine Fahrt durch Belgien überhaupt den Eindruck, besonders hinsichtlich der Fahrkarten-Kontrole, als ob das dortige Zugpersonal etwas oberflächlich zu Werke ginge.

Den Zug durch Belgien beförderte auf der Strecke Herbesthal-Malines eine Normal-Schnellzuglokomotive älterer Type, und von Malines nach Ostende eine der neuen, sogen. Goliath-Schnellzuglokomotiven für Flachlandstrecken. Die ersteren Maschinen haben innen liegende Cylinder von 435 mm Durchmesser und 610 mm Hublänge, eine seitlich verschiebbare vordere Laufachse und zwei gekuppelte Triebachsen mit aussenliegenden Kurbeln und Rädern von 2 m Durchmesser. Die Heizfläche beträgt 106 m² und die Rostfläche 3 m². Das Dienstgewicht einer Maschine ist 44 t, wovon 31 t auf die Triebachsen treffen, während der dreiachsige Tender in voll belastetem Zustande 30 t wiegt. Die 262 km lange Strecke Herbesthal-Ostende wurde in 5 Stunden zurückgelegt, oder mit Abzug von einer halben Stunde für Aufenthalte mit einer reinen Geschwindigkeit von 58 Stundenkm. Mit den neuen Schnellzugmaschinen, den sogen. „Goliathlokomotiven“ von 49 t Dienstgewicht soll dieselbe Strecke nächsten

*) In Zukunft sind für den Bau der Personenwagen für die Preussischen Staatsbahnen weitgehende Aenderungen in Aussicht genommen, von welchen zu erwarten steht, dass nicht nur der Lauf der Wagen ein ruhigerer werden wird, sondern dass auch die einzelnen Abtheile den Reisenden noch grössere Bequemlichkeiten bieten werden. Die Redaktion.

*) Dass die Belgischen und Französischen Personenwagen I./II. Klasse ruhiger fahren als die nach den Preussischen Normalien gebauten, ist vorzugsweise darin begründet, dass bei letzteren die Wagenkasten mittelst einer Gummi- oder Filz-Zwischenlage von 20 mm Stärke fest mit dem Untergestell verbunden sind, während bei ersteren die Wagenkasten federnd auf den hölzernen Untergestellen ruhen. Die Redaktion.

Sommer in 1 Stunde weniger Fahrzeit zurückgelegt werden können, also in 3½ Stunden oder im Mittel mit 75 Stundenkm.

Diese Maschinen, von denen bis dahin probeweise 7 Stück in Seraing erbaut worden sind, haben innenliegende Cylinder von 500 mm Durchmesser und 600 mm Hublänge, eine vordere und eine hintere Laufachse, zwischen welchen die zwei gekuppelten Triebachsen liegen. Die vordere Laufachse ist mit Radialachsbüchsen versehen. Die Triebräder mit aussenliegenden Kuppelkurbeln haben einen Durchmesser von 2,1 m. Die Heizfläche beträgt 124,6 m² und die Rostfläche nicht weniger als 4,8 m². Das Dienstgewicht einer solchen Lokomotive ist rund 49 t, wovon 26 t Adhäsionsbelastung sind.

Fahrplanmässig erfolgte die Ankunft in dem festlich geschmückten Bahnhof am Hafen zu Ostende, wo der Dampfer „Hohenzollern" lag — der Deutsche Kaiser war da.

Die neuen Belgischen Staats-Postraddampfer machen unter normalen Verhältnissen die Ueberfahrt von Ostende nach Dover innerhalb 3 Stunden, während man früher 4—5 Stunden brauchte. Der neue Dampfer „Princesse Henriette", auf welchem wir die kurze Seefahrt machten, hat schräg liegende Verbundmaschinen von Denny & Co. in Dumbarton, welche bis zu 10 000 indizirten Pferdestärken leisten, und mittelst dieser, im Verhältniss zum Tonnengehalt des Schiffes grossen Maschinenkraft und der entsprechend kräftigen, mit 8 Atmosphären Ueberdruck arbeitenden Kessel wird eine Geschwindigkeit erzielt, welche diese Schiffe vor den meisten der anderen Kanaldampfer auszeichnet. Die fünf neuen Belgischen Schnelldampfer sind auf den Werften der Gesellschaft John Cockerill in Antwerpen erbaut worden. Der Verbrauch an Brennstoff für die Strecke Ostende-Dover und zurück beträgt nach den Angaben des Schiffs-Maschineningenieurs im Mittel 50 t Belgische Briquettes. Um 6 Uhr Morgens, den 3. August, gleich nach Ankunft des Schnellzuges dampfte die „Princesse Henriette" aus dem Hafen von Ostende, und kurz vor 9 Uhr betraten wir auf dem Kreidefelsen von Dover den gastlichen Boden Alt-Englands. Auf der Rückfahrt brauchte ein älterer Postdampfer „Parlement Belge" für dieselbe Strecke allerdings fast 5 Stunden, obgleich Wetter und Wind beide Male sehr günstig waren.

Bei der ersten Schnellzugfahrt auf Englischem Boden wird der von einem Kanalhafen nach der Metropole fahrende Fremde angenehm davon überrascht, dass die Fahrt in der Regel ohne jeden Aufenthalt, in einem beständigen, keine Zwischenstationen beachtenden Schnellzugtempo von statten geht. Man fliegt nur so dahin — dem mächtigen Magneten London zu. Wir wollen euch zeigen, was Eisenbahnfahren heisst im Lande der Watt's und der Stephenson's, scheint der stolze Britte zu meinen, und wahrlich nicht mit Unrecht. Um 9.15 Morgens fährt der Schnellzug der South Easternbahn von Dover ab und langt um 11.15 Vormittags in der Londoner Cannon street-Station an, also nach ununterbrochener zweistündiger Fahrt über 140 km. Der Wagen Nr. 1988, in dem ich fuhr, ist in den eigenen Werkstätten der Bahngesellschaft zu Ashford gebaut und läuft auf zwei zweiachsigen Drehgestellen. Der Wagenkasten ist in 4 Abtheilungen I. und II. Klasse eingetheilt, zwischen welchen eine geräumige Abtheilung für den Abort mit Wascheinrichtung vorhanden ist. Der mit der Gresham Luftsaugbremse versehene Wagen enthält 30 Sitzplätze und hat ein allerdings verhältnissmässig grosses Eigengewicht von 18 950 kg oder von 631 kg auf den Sitzplatz. Der Wagen fuhr ausserordentlich ruhig und gestattete thatsächlich den Vergleich mit einer gleitenden, anstatt einer rollenden Bewegung. Die Rückfahrt London-Dover machte ich in dem ebenfalls sehr ruhig laufenden dreiachsigen Wagen Nr. 2261, welcher in 5 Abtheilungen II. Klasse 40 Personen aufnehmen kann.

Die Schnellzug-Lokomotive Nr. 240, welche unseren Zug von Dover nach London brachte, stammt ebenfalls aus den Werkstätten zu Ashford und wurde auf der letzten Pariser Ausstellung mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet. Die nach den Plänen des Lokomotivingenieurs der Bahn, James Stirling, erbaute Maschine ist ausführlich beschrieben und abgebildet in den klassischen Berichten, welche der Professor und Regierungs-Baumeister Bernhard Salomon in Aachen über „Die Lokomotiven auf der Pariser Weltausstellung 1889" in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" veröffentlicht hat. Die Gesammtanordnung dieser schönen Maschine ist diejenige der Mehrzahl der neuesten Englischen Schnell- und Personenzug-Lokomotiven, nämlich ein vorderes zweiachsiges Drehgestell, zwei gekuppelte Triebachsen und ein dreiachsiger Tender. Die innenliegenden Cylinder haben 482 mm Durchmesser und 660 mm Hublänge, während der Triebrad-Durchmesser 7 Engl. Fuss oder 2,14 m beträgt. Die feuerberührte Heizfläche ist 94,8 m², die Rostfläche 1,56 m². Das Adhäsionsgewicht ist 28,5 t und mit Hinzurechnung von 13,5 t Belastung des Drehgestells ergibt sich ein Dienstgewicht der Lokomotive von 42 t. Die Maschine ist mit der Dampfumsteuerung von Stirling und der Luftsaugbremse von Gresham ausgerüstet. Der Kessel ist mit Ausnahme der kupfernen Feuerbuchse aus weichem Siemens-Martinstahl ausgeführt. Der Tender fasst 12 t Wasser und 4 t Kohlen und wiegt mit diesen Vorräthen 30,5 t.

Die Fahrt nach London macht besonders von der Südostküste her einen überwältigenden Eindruck auf den Fremdling. Durch schöne Landschaften mit freundlichem Laubholz, durch herrliche Weiden und Ackerfluren fährt der Schnellzug meilenweit wie über einen immergrünen Pflanzenteppich dahin. Saubere Landhäuser und Ortschaften grüssen von allen Seiten, denn hier im Südosten ist das schönste und mildeste Klima der Grossbrittanischen Insel. Je näher das Reiseziel rückt, desto verwickelter wird das Netzwerk von Eisenbahngeleisen, Einschnitten, Dämmen, Viadukten und Brücken. Andere Züge fahren neben, über und unter uns nach allen Richtungen — ohne seinen Lauf im mindesten zu mässigen braust unser Zug über Häuser und Strassen weg durch ein Chaos von Signalstationen, Schuppen und Werkstätten der Themse zu. Alles überragend erscheinen jetzt die mächtige Kuppel der St. Paul's Kathedrale und der Glockenthurm der Parlamentsgebäude, und über dem Meer von Häusern und Thürmen wölbte sich am Sonntagsmorgen unserer Ankunft ein blauer wolkenloser Himmel.

Die Reise von München nach London war somit in 28 Stunden vollzogen, und dank dieser raschen Reise war die Ermüdung geringer, als nach manch kürzerer Fahrt mit öfterem Wagenwechsel; selbst meine getreue Reisebegleiterin, meine über 75 Jahre alte Mutter, war nicht im mindesten ermüdet.

Wir leben in einer Zeit der Wunder und deren grösstes ist vielleicht London selbst mit seinen fast 5 Millionen Menschen, eine Einwohnerzahl, welche etwa die drei grössten festländischen Hauptstädte Paris, Berlin und Wien zusammen aufweisen. Alle 4 Minuten, Jahr aus Jahr ein, wird in London ein Mensch geboren und alle 6 Minuten scheidet dort eine Menschenseele von unserem Planeten.*) Während der 53 jährigen glorreichen Regierung Viktorias vermehrte sich das Brittische Weltenreich von 126 auf 250 Millionen Menschen. Auf keinem anderen Gebiete ist aber die Hauptstadt der Erde bewunderungswürdiger, als auf demjenigen des Transportes und Verkehrs, besonders des Eisenbahnwesens in und um London. Wer mit den Leistungen der dortigen Eisenbahnen nicht näher vertraut ist, wird es kaum für möglich halten, dass in einer Londoner Verbindungsstation, einer sogen. Junction, innerhalb 24 Stunden 1 200 Züge regelmässig und sicher verkehren können.

*) Der Englische Mathematiker Charles Babbage hat berechnet, dass auf der Erde jede Sekunde ein Mensch stirbt und 1,167 Menschen geboren werden. Wenn die Bevölkerung der Erde zu 1 500 Millionen angenommen wird, so leben in London $^1/_{300}$ der Erdenbewohner und nach dem Durchschnitt von Babbage würden dort in 4 Minuten 0,93 Geburtsfälle und in 5 Minuten ein Todesfall eintreten.

Am 4. August war „Bank holiday“, einer der wenigen Wochentage im Jahr, wo in London alle Arbeit ruht, und da bot sich erst recht Gelegenheit, die erstaunliche Leistungsfähigkeit der Londoner Bahnen zu erkennen. Die einzelnen Linien beförderten je Hunderttausende von Personen und in den Tagesblättern war nicht von einem einzigen erheblichen Unfall zu lesen. Die Pünktlichkeit, die Regelmässigkeit, Sicherheit und Ruhe, mit welcher sich dort ein solcher Bahnverkehr abwickelt, sind eben die beredten Zeugen glänzender Verwaltungstalente, die unter grossen Verhältnissen aufgezogen, grossen Aufgaben gewachsen sind. Ueber die Zugverspätungen, welche auf den in London einmündenden Bahnen vorkommen, berichtet regelmässig die beaufsichtigende Behörde, die Handelskammer, wobei zwischen den eigentlichen Londoner Lokalzügen und den von weiter her kommenden Zügen unterschieden wird. Nach der letzten Nachweisung des „Board of Trade“ wurde auf der Great Easternbahn die höchste Pünktlichkeit hinsichtlich der lokalen Personenbeförderung erzielt, indem von sämmtlichen Zügen dieser Gesellschaft 74 % ohne oder mit weniger als 3 Minuten Verspätung einliefen. Hieran schliesst sich die Great Northern mit 69 %, Great Western mit 64 %, London Brighton & South Coast, sowie London & North Western mit 63 %, London & South Western mit 60 %, South Eastern mit 58 %, London Chatham & Dover mit 45 %. Die ungünstigste Stelle nimmt die Midlandbahn mit 41 % ein, während das Pünktlichkeitsverhältniss der aus dem Lande ankommenden Personenzüge der Great Northernbahn mit 32 % am tiefsten steht. Hierbei ist zu beachten, dass die hauptstädtischen Bahnhofsanlagen (Terminal Station oder Terminus) im Verhältniss zu dem stetig anwachsenden Verkehr nothwendigerweise räumlich sehr beschränkt sind und dass eine Erweiterung dieser Anlagen überaus schwierig ist. Innerhalb der letzten 10 Jahre sind rings um London herum neue grosse Vorstädte entstanden, welche aber nur dem Postbezirk nach als Vorstädte gelten, vielmehr mit der Mutterstadt zu einem Ganzen verwachsen sind und nun Tag für Tag ihre Zehntausende von Menschen nach dem grossen Centrum der Geschäfte und Vergnügungen, der City, entsenden. Das Bestreben der Londoner Bahnverwaltungen ist deshalb immer mehr auf möglichst rasche Abwickelung dieses ungeheuren Massenverkehrs gerichtet und in dieser Hinsicht wird bereits grossartiges geleistet.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnfragen.

Von den gegenwärtig in Oesterreich tagenden 17 Landtagen sind nur wenige, die sich nicht mit Bahnfragen befassen. Von letzteren sind bisher folgende zur Sprache gekommen:

a) Im Niederösterreichischen Landtage wurde folgende Interpellation gestellt: Nach Zeitungsnachrichten soll die Ungarische Regierung beabsichtigen, auf den Ungarischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1891 ab einen Zonentarif für den Frachtenverkehr einzuführen, und sollen dadurch die Frachtsätze um 25 bis 30 % gegen die jetzigen ermässigt werden. Schon bei den derzeit bestehenden Frachtentarifen der Ungarischen Eisenbahnen ist es den Oesterreichischen Landwirthen und Industriellen beinahe unmöglich, nach dem Auslande und selbst nach inländischen Provinzen mit Ungarn zu konkurriren. So wird Ungarisches Getreide, Mehl usw. zu bedeutend günstigeren Bedingungen nach Böhmen, Mähren, Tirol und Vorarlberg ausgeführt, als dies von Niederösterreich aus geschehen kann. Dem Export über Fiume sind seitens der Ungarischen Eisenbahnen Begünstigungen eingeräumt, die jede Konkurrenz Cisleithaniens unmöglich machen. Durch neuerliche Ermässigung der Frachtsätze auf den Ungarischen Eisenbahnen werden die Oesterreichischen Industriellen und Landwirthe arg geschädigt. Demzufolge fragen die Interpellanten: ob die Regierung geneigt ist, dementsprechend auch unsere Tarife herabzumindern?

b) Im Böhmischen Landtage fand eine ähnliche Interpellation statt. Es üben — heisst es darin wörtlich — seit Einführung des Mehl- und Brotzolles gewisse Maassnahmen, welche seitens der Eisenbahnverwaltungen in Absicht auf die Verfrachtung von Getreide und Mehl praktizirt werden, einen geradezu unheilvollen Einfluss auf das Mühlengewerbe Böhmens, speziell Nordböhmens aus. Zunächst ist es die Handhabung des Prinzips, Mehl und Getreide zu gleichen Tarifsätzen zu verfrachten, welche die Böhmischen Mühlen seit der Statuirung von Getreidezöllen besonders hart bedrückt. Nach einer sehr ausführlichen Motivirung wird zum Schutze der Mühlenindustrie, unter dankenswerther Anerkennung der im Herbste 1889 von den Oesterreichischen Bahnen eingeführten Tarifermässigung für ganze und halbe Wagenladungen Mehl im Lokalverkehre, um weitere Frachtberücksichtigungen gebeten.

c) Im Steiermärkischen Landtage wurde der Bericht des Landesausschusses über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark für 1890, vorgelegt. Derselbe gipfelt in folgenden Anträgen: Bezüglich der Linie Wolfsberg-Zeltweg auf Ausarbeitung des Detailprojektes, sobald die Frage, ob Schmal- oder Normalspur, gelöst und seitens der Interessenten und des Landes Kärnten zu den Kosten des Detailprojektes entsprechend beigetragen wird; auf den Ausbau der Lokalbahn Kapfenberg-Thörl-Au als Schmalspurbahn, sofern festgestellt ist, dass mit 700 000 fl. das Auslangen gefunden wird; auf den Ausbau der Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz als Schmalspurbahn, sofern festgestellt ist, dass mit 270 000 fl. das Auslangen gefunden wird; auf den Ausbau der Linie Gonobitz-Pöltschach-Sauerbrunn als Schmalspurbahn (Kosten 900 000 fl.); auf die Weiterverfolgung der Murthalbahnangelegenheit und Ausarbeitung des Detailprojekts für die schmalspurige Anlage von Unzmarkt bis Mauterndorf. Der Landesausschuss beantragt ferner, ihn zu ermächtigen, vom Landes-Eisenbahnanlehen von 10 Millionen Gulden vom 1. März 1890 die erste Rate von 2 Millionen Gulden zu begeben.

Der Steiermärkische Landesausschuss, welcher an der Klagenfurter Enquete, betreffs der Karawankenbahn, nicht theilgenommen hatte, theilte endlich dem Kärntner Landesausschusse mit, dass das Landes-Eisenbahnamt beauftragt wurde, diesbezüglich eine Denkschrift auszuarbeiten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Konzession für die Zweiglinie Gödinger Tabakfabrik zur Landesgrenze in der Richtung gegen Holics.

Für diese Abzweigung wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Allerhöchste Konzession dahin ertheilt, dass auch für dieselbe die für die bezeichnete Lokalbahn geltenden Bestimmungen der Konzession vom 19. März 1888 und deren Bedingnisse mit der Maassgabe Anwendung finden, dass der Bau der konzessionirten Abzweigung gleichzeitig mit jenem der auf Ungarischem Gebiete (Marchthalbahn) herzustellenden Anschlussstrecke zu vollenden ist, dass ferner auf der ganzen Strecke von der Station Göding bis zur Landesgrenze ein obligatorischer Personenverkehr eingeführt wird und dass die Uebersetzung des Marchflusses und dessen Inundationsgebietes provisorisch mittelst hölzerner Brücken erfolgen darf.

Eröffnung der Zalaer Vizinalbahn (Ukk-Csakathurn).

Wie aus der in Nr. 84 S. 826 d. Ztg. mitgetheilten Bekanntmachung ersichtlich, ist diese 123 km lange Bahn, welche nach früheren Mittheilungen am 1. Oktober eröffnet sein sollte, am 19. Oktober dem Betriebe übergeben worden. Der Betrieb wird von der Ungarischen Staatsbahn geführt.

Rechtzeitige telegraphische Anzeige der Bahnunfälle.

Da solche Anzeigen oft verspätet bei der K. K. Generalinspektion ankommen, wurden die Bahnverwaltungen aufgefordert Vorsorge zu treffen und darüber zu wachen, dass die Telegramme über Unfälle gemäss der diesbezüglichen Vorschriften verfasst und so rasch als möglich an die genannte Aufsichtsbehörde geleitet werden. Die Telegramme haben ferner unbedingt die Abbeförderungszeit der Aufgabestelle zu enthalten und ist mit der Absendung des Telegrammes nicht so lange zu warten, bis alle Einzelheiten des Unfalles bekannt sind. Falls die erste Benachrichtigung über den Unfall durch später bekannt gewordene Umstände einer Ergänzung bedarf, so ist ein Nachtragstelegramm auszufertigen. Es wurde schliesslich beigefügt, dass die Telegramme seitens des Central-Telegraphenamtes in Wien behufs Zustellung an die Generalinspektion auch zur Nachtzeit übernommen werden.

Veröffentlichung von Frachtbegünstigungen auf Lokalbahnen.

Aus Anlass eines vorgekommenen Falles wurde von der K. K. Generalinspektion bekannt gegeben, dass die vertragsmässige Zuwendung von Frachtbegünstigungen gegen Garantie bestimmter Frachtenmengen an einzelne Parteien und deren Geheimhaltung von der gedachten Aufsichtsbehörde genehmigt werden müssen. Eine solche vorangehende Genehmigung ist nämlich unbedingt erforderlich, da es sonst jeder Lokalbahnunternehmung freistände, die von ihr zu gewährenden Frachtbegünstigungen ohne Zulassung eines Eingreifens der Aufsichtsbehörde in möglichst verwickelte Verträge zu kleiden, um dann unter Hinweisung auf die Unthunlichkeit der Veröffentlichung der betreffenden Bedingungen die Geheimhaltung zu verlangen, wonach es schliesslich ganz dem Ermessen der Lokalbahnunternehmungen anheimgegeben wäre, ob die von ihnen zugestandenen Refaktien zur Veröffentlichung gelangen sollen oder nicht.

Behandlung der zum Düngertransporte dienenden Wagen.

Bezüglich derjenigen Eisenbahnwagen, welche ausschliesslich zum Transporte von bereits nach Vorschrift desinfizirtem Dünger aus Desinfektionsstationen verwendet werden, hat das K. K. Ministerium des Innern folgendes angeordnet: Solche Eisenbahnwagen erscheinen in veterinär-polizeilicher Beziehung unbedenklich und brauchen daher keinem Desinfektionsverfahren unterzogen zu werden, wohl aber muss deren gründliche Reinigung dann vorgenommen werden, sobald sie als Düngerwagen ausser Gebrauch gesetzt und einer anderen Verwendung zugeführt werden. Jedenfalls sind aber solche Wagen, welche nur zur Verfrachtung desinfizirten Düngers verwendet werden und solange diese Verwendung dauert, speziell zu bezeichnen.

Entgleisungen durch vorzeitiges Umlegen der Wechsel.

Da durch ein vorzeitiges Umlegen der Wechsel, bevor noch sämmtliche Wagen des Zuges denselben passirt haben, leicht Entgleisungen vorkommen können, hat die K. K. Generalinspektion den Bahnverwaltungen empfohlen, Vorsorge zu treffen, dass (gemäss eines früheren Erlasses) bei den periodischen Prüfungen das Personal hierüber belehrt und zur grössten Aufmerksamkeit bei Erfüllung seiner Obliegenheiten aufgefordert, dann aber auc entsprechhend überwacht werde.

Eröffnung von Stationen und Haltestellen und Erweiterung von deren Befugnissen.

a) Die Station „Fladnitz-Neudorf“, auf der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz, wurde für den allgemeinen Güterverkehr am 15. Oktober d. J. eröffnet. b) Die auf der Strecke Szecsány-Párdány, der Torontaler Lokalbahnen, befindliche Station „Fény“ wurde nunmehr für den Gesammtverkehr und zwar vom 15. Oktober an, c) die Station „Dubnitz“ nächst Tepla-Trencsén-Teplitz, der Linie Galantha-Zsolna-Zwardon (Waagthalbahn), welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtet war, auch für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen vom 10. Oktober d. J. ab erweitert.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: a) dem Schatzmeister Karl Schelnberger in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mauthausen, der Staatsbahnlinie St. Valentin-Budweis, über Rappottenstein und Zwettl nach der Station Schwarzenau der Kaiser Franz Josephbahn, mit Abzweigung von Liebenstein nach Gmünd und von Zwettl nach Weitra auf die Dauer von 6 Monaten, b) dem Fabrikbesitzer Franz Gasser in Hermagor für eine Lokalbahn von der Station Arnoldstein (bezw. Thörl-Maglern), der Oesterreichischen Staatsbahnen, durch das Gailthal nach Hermagor auf die Dauer eines Jahres, c) der Firma E. Schwarz & Söhne in Bozen für eine normalspurige Eisenbahn von Meran nach Martinsbruck und für eine mit 1 m Spurweite herzustellende Eisenbahn von Martinsbruck nach Landeck auf die Dauer von 6 Monaten.

Bahnunfall infolge instruktionswidrigen Verhaltens. (Straffall.)

Auf einer Bahnstation wurde unter stillschweigender Genehmigung der Aufsichtsorgane bei den Wagenverschiebungen der Wegschranken nicht geschlossen, infolge dessen eine Verunglückung mehrerer Passanten herbeigeführt wurde. Sowohl der Bahnwächter als der Wagenmeister und zwar dieser deshalb, weil er der Instruktion zuwider nicht einen mit dem Signalapparat versehenen Bediensteten der Verschiebung voranschickte, wurden von allen 3 Instanzen zu mehrmonatlicher Freiheits- und zu Geldstrafe verurtheilt. In der Motivirung wird ausgeführt, dass die stillschweigend genehmigte lässige Handhabung einer Instruktion den Untergebenen nicht von der Strafe befreien könne. (Es wären aber auch die Vorgesetzten und vielleicht noch strenger zu bestrafen gewesen.)

Herbstsession des Oesterreichischen Eisenbahnrathes.

In theilweise veränderter Zusammensetzung nahm am 25. Oktober der Staats-Eisenbahnrath seine Berathungen auf, indem seit seiner letzten Session, infolge des Ablaufes der dreijährigen Funktionsdauer, dem Organisationsstatute gemäss die Neuernennung der Mitglieder vorangegangen war. Die Sitzung wurde vom Handelsminister mit einer Ansprache eröffnet, in welcher derselbe hervorhob, dass der Staats-Eisenbahnrath bisher mit Sachkenntniss und richtigem praktischen Blicke die zahlreichen, seinem Wirkungskreise überwiesenen Angelegenheiten der Begutachtung unterzogen und durch seine sachliche, nur von der Rücksicht auf die allgemeinen Interessen geleitete Beschlussfassung sich vielfache Verdienste um das öffentliche Verkehrswesen erworben habe, so dass er die Ueberzeugung hege, dass die Verhandlungen mit dem gleichen Eifer und in demselben Geiste, wie bisher, fortgeführt werden. Der Vorsitzende gedenkt sodann der seither verstorbenen Mitglieder, insbesondere des Professors Dr. Lorenz Ritter von Stein. Ausser der Tagesordnung ist noch eine Reihe von Anträgen eingelangt, welche den bezüglichen Komitees zur Berathung und Berichterstattung zugewiesen werden. Vor dem Eintritte in die weiteren Verhandlungen wurde die Wahl des Komitees und zwar für allgemeine Angelegenheiten, für Personentarife und Fahrordnung und für Gütertarife vorgenommen. Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse der auf den 27. Oktober vertagten Sitzung berichten wir demnächst.

Die Prager Tarifkonferenz.

In Prag hat die Konferenz der Vertreter der Staatsbahnen und der an dem Böhmischen Verkehre interessirten Privatbahnen stattgefunden. In der Tarifkonferenz wurde vorerst über die Neuregelung des Verkehrs zwischen Triest einerseits und Nordböhmen andererseits verhandelt, und es ist schon bei diesen Verhandlungen zu Tage getreten, dass das Tarifübereinkommen der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn, gemäss der demselben zu Grunde liegenden Intention, eine günstige Wirkung auf die Tarifstellung Triests zur Folge haben wird. Was jedoch die Auftheilung des Verkehrs, bezw. dessen Zuweisung an die betheiligten Routen der Südbahn, Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Nordwestbahn sowie der Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn anbelangt, so konnten die bezüglichen Verhandlungen in der Konferenz noch nicht zu Ende geführt werden, wenngleich die Aussicht dafür vorhanden ist, dass dieselben zu einer den gegebenen Verhältnissen entsprechenden Einigung aller betheiligten Bahnen führen werden. Der definitive Abschluss der Verhandlungen ist einer neuen Konferenz vorbehalten worden, welche im November in Prag stattfinden wird. Bei den Verhandlungen waren anwesend: Direktor v. Rittershausen für die Nordwestbahn, Generalinspektor Klima für die Staatsbahn, Oberinspektor Heimbold für die Südbahn, Hofrath Liharzik für die Staatsbahnen, ferner Vertreter der Sächsischen Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn.

Die Ausfuhr von Hammelfleisch aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich

nimmt in erfreulicher Weise zu. Bis Ende September wurden in 1026 Wagen 5094758 kg Fleisch exportirt, d. i. 283909 Stück geschlachtete Hammel. Im entsprechenden Zeitraume des Vorjahres wurden in 679 Wagen = 3520610 kg Fleisch, d. i. 188694 Stück Hammel exportirt. Die beiderseitigen Regierungen beschäftigen sich mit dem Projekte der Errichtung eines Schafmarktes in Wien bezw. Budapest und ist wegen des diesbezüglichen Wettbewerbes bereits eine Zuschrift des K. K. Handelsministers an den Bürgermeister von Wien gelangt.

Generalversammlung der Besitzer der 3 % Prioritäten der Südbahn am 25. Oktober d. J.

Es waren vom Wiener Handelsgerichte die Besitzer der 3 % Südbahn-Prioritäten zu einer Versammlung einberufen, um sich über die Frage des Kuponabzuges, welcher zur Bestellung eines Kurators führte, zu äussern. Dieser Einladung leisteten etwa 40 Personen Folge, welche etwa 165209 Stück Prioritäten vertraten. Da im ganzen 4,2 Millionen Stück cirkuliren, so waren nur etwa 4 % vertreten. Zumeist waren es Advokaten, welche in Vertretung der Besitzer erschienen. Nach Erledigung der Formalien bemerkte der Kurator Advokat Dr. Stöger, er habe der Versammlung eigentlich nichts Neues mitzutheilen, weil alles aus den Berichten bekannt ist, welche die Südbahn an die Generalversammlungen der Aktionäre erstattete. Es handelt sich um den Abzug von 2 Frcs. im Jahre, welcher vorgenommen wird, um die Italienische und Oesterreichische Einkommensteuer, sowie die Französische Cotegebühr zu bestreiten. Von der Generaldirektion der Südbahn, bemerkt Dr. Stöger, wurde mir erklärt, dass die Gesellschaft an dem Abzuge der

Italienischen und Oesterreichischen Einkommensteuer unbedingt festhalte und sich auch dazu berechtigt glaube, dass aber der Abzug der Französischen Cotesteuer eigentlich nicht eine Rechts-, sondern eine Opportunitätsfrage sei, denn es wäre denkbar, dass die Prioritätenbesitzer auf die Cotirung in Paris verzichten oder dass sie etwa unter sich den Beitrag aufbringen. Dann hätte die Südbahn nichts mehr zu bezahlen und auch den Abzug nicht nöthig. (Der Abzug aus dem Titel der Cotesteuer stellt sich auf 20 Cts. für den Kupon.) Der Kurator dankt der Südbahn für die bereitwilligst gegebenen Aufklärungen und erklärt, dass er Verhandlungen mit der Südbahn nicht eingeleitet habe, um der Versammlung und den Vertrauensmännern nicht zu präjudiziren. Nach Verlesung eines erläuternden Ziffernexposés des Kurators ergriffen 4 Advokaten als Vertreter von zumeist Französischen Prioritätenbesitzern das Wort, um den Wunsch zu äussern, dass die Französische Cotirung unter allen Umständen aufrecht erhalten werde. Dies sei sowohl im Interesse der Französischen, als im Interesse der ausländischen Besitzer gelegen. Sobald die Cotirung in Paris aufhören würde, würde in Frankreich nicht nur die Gangbarkeit der Prioritäten an den dortigen Börsen, sondern die Cirkulationsfähigkeit im allgemeinen Verkehre Frankreichs überhaupt leiden. Dann wären die Französischen Besitzer geneigt, sich ihres Besitzes mit Verlust zu entäussern. Das Zurückdrängen der Prioritäten würde dann nothwendigerweise auch mindernden Einfluss auf den Werth der anderweitig plazirten Prioritäten üben. Hierauf erfolgte die Wahl von je 3 Vertrauensmännern und 3 Ersatzmännern.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Eindruck der erfreulichen Berichte über die einen günstigen Erfolg verheissenden zollpolitischen Verhandlungen mit Deutschland wurde durch die herrschende Geldnoth, insbesondere aber durch die Missstimmung abgeschwächt, welche sich der betheiligten Kreise bei den ersten Meldungen über die von den Staatsbahnen angeregte Aenderung in betreff der Erhöhung ihres Antheiles an dem Oesterreichisch-Böhmischen Verkehre (siehe oben) bemächtigte. Eine später eingetretene ruhigere Auffassung der ganzen Sachlage konnte infolge der von Berlin gemeldeten Verkäufe von Staatsbahn (243,25), Südbahn (143,50) und Carl Ludwigbahn (199 50) nicht zum Durchbruche gelangen. Dieser weichenden Richtung schlossen sich ungeachtet der starken Transporte und Ueberfüllung ihrer Magazine Nordbahn (2763), Nordwestbahn (217,50) und Elbethalbahn (231.25) an. Die übrigen Böhmischen Bahnen waren wegen der am 1. d. Mts. eintretenden Ermässigung im Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehre etwas lebhafter begehrt.

Aus der Schweiz.

Genf-Corsier.

Dieses 8,9 km lange Theilstück der schmalspurigen Strassenbahn Genf-Douvaine ist am 15. Oktober eröffnet worden. Die neue Linie hat folgende Stationen und Haltestellen: Genf, Port-Noir, Ruth, La Belotte, Vésenaz, La Pallanterie, La Repentance, Corsier.

Drahtseilbahn Ecluse-Plan.

Diese 375 m lange und bis zu 37 % ansteigende Drahtseilbahn in Neuenburg ist am 27. Oktober eröffnet worden. Die Bahn weicht von den übrigen Schweizerischen Seilbahnen mit Zahnstangenbetrieb darin ab, dass sie zwei symmetrisch gelegene Zwischenstationen besitzt. Auf allen Stationen wird auf der nämlichen Seite aus- und eingestiegen, was hier durch die Anlage von 2 Geleisen, die ausserhalb der Ausweichung thunlichst zusammengezogen sind und durch excentrische Lagerung der Wagenkasten auf die Untergestelle ermöglicht worden ist. Die Bahn besitzt 2 Tunnels von 93 m und 82 m Länge. Der Unterbau ist durchgehends gemauert, in welchen die ⊏förmigen Querschwellen eingegossen und durch Schrauben verankert sind. Die Leiterzahnstange liegt dicht an den äusseren Schienensträngen, die Kabelachse ausserhalb derselben, wodurch in der Ausweichung Durchschneidungen von Schienen und Zahnstangen sowie die Ueberkreuzung des Kabels vermieden werden konnten. Zur Herabminderung der Seitenpressung der Schienen ist einerseits der Radstand möglichst gross, 7 m, und die Schwerpunktslage des Wagens nach der Kabelachse zu verlegt worden. Die Wagen besitzen ein Leergewicht von 7 500 kg, Raum für 32 Personen und 5,8 m³ Wasser und einen Seitengang zur Billetkontrole, welche während der Fahrt stattfindet. Zwischen den Wagen besteht eine Fernsprechverbindung. Erwähnenswerth ist eine vom Eisenbahndepartement verlangte Bremse, die auf die Umleitungsrolle in der oberen Station wirkt. Es ist dies eine Centrifugalbremse, die bei Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit in Funktion tritt, ohne den Zug anzuhalten. Diese einfache Bremsvorrichtung wirkt zur besten Zufriedenheit; sie regulirte bei den Proben die Fahrgeschwindigkeit auch bei ungünstigsten Belastungsverhältnissen und bei ganz geöffneten Wagenbremsen auf die ganze Bahnlänge mit hoher Gleichmässigkeit. Diese Bremse dürfte namentlich bei Bahnen mit Winterbetrieb von Werth sein, da es schon vorgekommen, dass Wagenbremsen infolge Vereisung derselben unwirksam geworden sind.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath genehmigte einen Vertrag, durch welchen die Rechtsverhältnisse dieser Gesellschaft zur neu zu bauenden Linie Etzweilen-Schaffhausen neu geordnet werden. Nach den früheren Verträgen wäre diese Linie als eine neue Linie zu bauen und während 10 Jahren zu betreiben gewesen. Nun ist das Verhältniss auf die neue Grundlage gestellt worden, dass die Nordostbahn die Linie Etzweilen-Schaffhausen als integrirenden Bestandtheil ihres Netzes auf eigene Rechnung und Gefahr baut und betreibt. In dem im Jahre 1887 für mehrere der neuen Linien (Moratoriumslinien) aufgestelltem Finanzausweise war Thalweil-Zug gar nicht und Etzweilen-Schaffhausen nur mit 1 125 000 Frcs., während nach dem eben erwähnten neuen Vertrage ein Kapitalbedarf von 2 875 000 Frcs. vorhanden ist, enthalten. Nachdem nunmehr die Konzession für Thalweil-Zug angenommen und Etzweilen-Schaffhausen unter den erwähnten neuen Bedingungen gebaut werden soll, ist ein ergänzender Finanzausweis nöthig geworden, welcher durch Ausgabe von 14 000, das Gesellschaftskapital von 68 auf 75 Millionen Francs erhöhenden neuen Stammaktien theilweise gedeckt werden soll. Eine ausserordentliche, Generalversammlung wird über eine Revision der Gesellschaftsstatuten in diesem Sinne beschliessen. Die Revision soll sich übrigens auch auf einige andere Punkte erstrecken, von denen die wesentlichsten sind: Aufnahme einer Bestimmung, welche den Inhabern von Prioritätsaktien Gelegenheit bietet, dieselben in Stammaktien umzuwandeln; eine veränderte Normirung des Stimmrechts in dem Sinne, dass jede Aktie dem Inhaber e i n e Stimme gewähre und dass keine andere Beschränkung des Stimmrechts gelte als die gesetzliche, wonach ein einzelner Aktionär nicht mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmen auf sich vereinigen darf.

Wasserkräfte des Rheinfalls.

Die Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur beabsichtigen, am Rheinfall eine Turbinenanlage herzustellen, die 3 000 Pferdekräfte liefern würde. In Schaffhausen hat das Projekt eine starke Beunruhigung hervorgerufen, doch hofft man, dass sich die Anlagen so konstruiren lassen werden, dass der Schönheit des Falles kein Eintrag geschieht.

Eisenbahn auf die Schynige Platte.

Die Mitte Oktober zur Subskription aufgelegten Aktien der Eisenbahn auf die Schynige Platte sind nicht vollständig gezeichnet worden, was darauf zu deuten scheint, dass der Enthusiasmus, mit welchem man in der letzten Zeit die Bergbahnunternehmungen aufgenommen hat, nachzulassen beginnt. Das Unternehmen ist indessen dennoch gesichert, da das Finanzkonsortium den nicht gezeichneten Theil der Aktien übernimmt.

Jungfraubahn.

Zur Beantwortung der Frage des Schweizerischen Ständerathes: „ob und unter welchen Bedingungen sowohl der Bau als der Betrieb einer Eisenbahn auf die Jungfrau ohne ausnahmsweise Gefährdung von Menschenleben (Gesundheit) möglich sei, und zwar sowohl nach dem System Köchlin, als auch nach dem System Trautweiler“, hat der Bundesrath eine Expertise angeordnet, bestehend aus den Herren Gerlich, Kronecker und Veith, welche ihr Gutachten wie folgt zusammengefasst und der Bundesversammlung unterbreitet hat:

1. Technisch steht dem Unternehmen kein Bedenken entgegen.
2. Vom gesundheitswissenschaftlichen Standpunkte ist es nicht rathsam, die Erlaubniss zum Bau einer Jungfraubahn zu ertheilen, bevor der Konzessionär die Gefahrlosigkeit solcher Beförderung nachgewiesen hätte.
3. Bis zur Höhe von 3 000 m brauchte der Betrieb nicht beanstandet zu werden.

Aus Italien.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Elektrische Bahn Florenz - Fiesole. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hatte erst vor kurzem die Genehmigung zur Anwendung des elektrischen Betriebes für diese Linie ertheilt, vorbehaltlich der Einhaltung gewisser Bedingungen bezüglich der Schnelligkeit der Züge. Nachdem die angestellten Proben die vorgeschriebene Geschwindigkeit

von 6 km in der Stunde ergaben (welche indess bedeutend gesteigert werden kann), wurde die Linie am 19. September der öffentlichen Benutzung übergeben. Auch die elektrische Beleuchtung, mit welcher jeder der 12 Wagen versehen ist, erwies sich als zufriedenstellend; jeder dieser Wagen führt zwei kräftig wirkende Bremsen. Längs des Schienenstranges in der Mitte der Fahrbahn läuft der die Kraftübertragung vermittelnde Draht, aus Bronze hergestellt, um gegen die Witterung widerstandfähiger zu sein; die Krafterzeugung findet in der Werkstatt des Bahnhofes S. Gervasio statt, woselbst 3 Dampfkessel mit je einer Maschine diesem Zwecke zu dienen haben. Drei von Edison bezogene Dynamomaschinen nehmen die Kraft auf und theilen sie dem erwähnten Betriebsdraht mit; jede derselben hat 80 Pferdekräfte. Von den 3 Dampfmaschinen mit zugehörigem Dynamo ist stets eine für den laufenden Betriebsdienst bestimmt, welchem sie im allgemeinen genügt; bei stärkerem Zudrange wie z. B. an Festtagen arbeiten dafür zwei volle Einrichtungen, während die dritte stets als Rückhalt verbleibt.

Inzwischen wird bereits mitgetheilt, dass infolge eines schweren Unglücksfalles zwischen Fiesole und Doccia am 23. September (Entgleisung eines Wagens und Zerschmetterung desselben durch Anrennen gegen eine kleine Mauer, wobei von den 36 Insassen 5 getödtet und 12 verletzt wurden, davon 3 schwer) seitens des Präfekten sofort der Betrieb untersagt und erst vom 26. September ab wieder gestattet worden ist, d. h. zunächst nur auf dem ersten Stück Florenz-S. Domenido, welches weniger starkes Gefäll besitzt.

Seil- und elektrische Bahnen zu Genua. Seitens der städtischen Behörden sind den Gebrüdern Bucha die beiden schiefen Ebenen mit Seilbahnbetrieb sowie die beiden elektrischen Linien nebst etwaigen künftigen Verlängerungen und Zweiglinien bezüglich des Baues und Betriebes auf 90 Jahre konzessionirt worden. Zugleich ist den Konzessionären die Ausführung der neuen Strasse ab Maninplatz und Bobbiostrasse nach Stagliano laut besonderer Vereinbarung übertragen; von den auf 374 186 L. veranschlagten Kosten trägt die Stadt 299 348 L.

Elektrische Bahnen zu Neapel. Nach dem „Corriere di Napoli" hätte ein leistungsfähiges Schweizer Haus, welches durch gute Ausführung ähnlicher Arbeiten in Italien und anderweitig bekannt ist, der Stadtgemeinde Vorschläge über den Bau und Betrieb eines neuen Netzes elektrischer Bahnen in neuen Strassenzügen der Via del Duomo und dem Amadeus-Stadtbezirk unterbreitet. Der Betriebsüberschuss soll nach Abzug der zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge gleichmässig zwischen Unternehmern und Stadt getheilt werden.

Seilbahn auf den Motterone. Das benöthigte Anlagekapital ist weit überzeichnet und die Bauarbeiten haben begonnen.

Trambahn Saronno-Tradate. Nach der „Lombardia" wird der weitere Verkehr und Betrieb dieser Linie mit Rücksicht auf die enge Konkurrenz der Mailändischen Nordbahn und die unnöthige Kraftzersplitterung aufgegeben.

Dampftram Chiavari-Cicagna. Bezüglich dieser auf 90 cm Spurweite berechneten Schmalspurlinie hat der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten die Konzessionsertheilung gutgeheissen, inbetreff der beabsichtigten Zweigstrecke nach Lavagna jedoch vorab noch weitere technische Beweisstücke eingefordert.

Seilbahn zur Wasserheilanstalt bei Regoledo. Durch Ministerialerlass ist die versuchsweise Anlage und Benutzung einer Seilbahn von der Bahnlinie Lecco-Colico aus zur Wasserheilanstalt für deren Bedarf genehmigt worden. Als Treibkraft wird eine Turbine dienen, welche ein um eine grosse Trommel laufendes Drahtseil von 2 cm Stärke auf- bezw. abwickelt. Schienen und Querversteifungen sollen in einer ein Wandern völlig ausschliessenden Weise befestigt sein, und die nach dem Entwurf aus doppeltem T-Eisen bestehenden Längsschwellen müssen in wirksamer Weise die Thätigkeit der Bremse unterstützen. Vor der Betriebseröffnung soll eine eingehende Prüfung durch die technischen Behörden stattfinden; ferner muss sich die Seilbahn verpflichten, die Postbeförderung zu übernehmen.

Neapolitaner Tramways. Der Entwurf eines neuen Vertrages mit der Tramwaygesellschaft beruht auf dem Boden eines festen Zahlungsbetrages an die Stadtkasse in Verbindung mit einer Mitbetheiligung an der Roheinnahme, nach dem Vorbilde Wiens, welches zu einem festen Satze übergegangen sei, unter Beseitigung des vorher angewandten Systems der Mitbetheiligung, sowie auf demjenigen Mailands, welches bei einer Mitbetheiligung an 2 Tramlinien kaum 7 000 L. Einnahme für 1 km erzielte, während für Neapel mit festem Satze rund 13 000 L. zu berechnen seien.

Seilbahn bei Potenza. Zwischen Stadt und Bahnhof dieses Namens soll durch eine Seilbahn bessere Verbindung hergestellt werden.

Dampftram zwischen Voghera und der Lomellina. Laut Angabe der „Perseveranza" wird gegenwärtig über ein umfangreiches Tramnetz eifrig verhandelt, welches, von Voghera ausgehend, die Umgegend erschliessen und auch die Flussläufe durch Schifffahrtsanschlüsse zu besserer Verwerthung bringen soll.

Die erste Linie soll ab Voghera über Casei Gerolo und Cornate laufen, den Po überschreiten und über Sannazaro nach dem Rondo di Boragno ziehen, wo sie sich an die Linie Pieve del Cairo-Ottobiano (somit nach Mortara wie über Tromello und Vigevano nach Novara hin) anschliesst. — Die zweite Linie soll von Sannazaro nach Garlasco laufen, wo sie, die Eisenbahn Mortara-Pavia rechts lassend, in Tromello die Lokalbahn Pieve del Cairo-Vigevano-Novara erreicht. Beide Stücke des Tram sollen auf der Provinzialstrasse laufen. — Der dritte Tram, für die Umgegend von Casale und Voghera besonders wichtig, wird Mezzana Bigli, Pieve del Cairo, Sartirana, Breno und Candia Lomellina berühren und in Motta de Conti endigen, wo auch der Tram Casale-Vercelli einmündet. — Eine vierte und letzte Linie ist noch in der Vorarbeit begriffen, sie soll in der Länge von etwa 15 km von Mortara nach Cassolnovo laufen und Parona, Cilavagna und Gravellona berühren.

Im ganzen wird das von dem genannten Tramnetz zu erschliessende Gelände von etwa 10 000 Seelen bewohnt, und der gegenwärtige Verkehr lässt darauf schliessen, dass sowohl die Unternehmer wie die betheiligten Gemeinden ihre Rechnung finden werden.

Die beabsichtigte Schifffahrt auf dem Po anlangend soll diese mittelst Dampfer zwischen Uccellona und Bigarola auf etwa 14 km Entfernung unter Anlaufen der Insel S. Antonio stattfinden und durch die Landung bei Pieve del Cairo — dem Kopfbahnhof von Tramlinien — die Verbindung nach Mortara, Tromello und Vigevano bewirken. Hierdurch wird die angestrebte kürzeste Verbindung der Lomellina mit den Bezirken von Voghera und Tortona hergestellt. — Der Flussschifffahrtsdienst wird für Personen durch kleine Dampfer (etwa nach Art der Seinedampfer zu Paris), für Frachtgut durch eiserne Flachboote bewerkstelligt werden. Die Anlagekosten sind auf 6 450 000 L. berechnet worden, einschl. der Schiffsgefässe; die Betriebskosten schwanken zwischen 2 500 und 3 000 L. jährlich auf das Kilometer, insgesammt für alle Strecken einschl. der Flussschifferei werden sie auf rund 549 000 L. für das Jahr veranschlagt werden können. Das Kapital ist gezeichnet und sind die Verhandlungen zwischen Staat und betheiligten Ortschaften im Gange.

Ministerium für Post und Telegraphen in Italien.

Infolge der Verschmelzung der beiden Hauptdirektionen für ebengenannte Dienstzweige (in ähnlicher Weise wie im Deutschen Reich) war eine Neuordnung der Ministerialbüreaus erforderlich geworden, und es hat Minister Lacava mit dem 1. Juli eine solche ins Leben treten lassen. Nach beendigter Verschmelzung und Umwandlung zerfällt das Ministerium nunmehr in 10 Abtheilungen mit insgesammt 36 Unterabtheilungen (Sektionen), und ausserdem sollen noch 5 selbständige Büreaus eingerichtet werden, nämlich ein Büreau der Hauptinspektion, das Kabinet, dann das Archiv, die Hauptkasse und ein technisches Büreau. Die 10 Abtheilungen bearbeiten: 1. Persönliches; 2. Einrichtung von Post- und Sammelstellen, Beförderung von Schriftstücken und Päckereien, Postdienst auf dem Lande, Kautionen; 3. innerer Postdienst für Briefe usw. sowie Packete; 4. Leitung der zu befördernden Schreiben, Depeschen und Päckereien, überseeischer Dienst; 5. Werthsendungen, Nachnahmen, Einlösungen, Zeitungsvertrieb; 6. Sparkassen-Verwaltungsdienst; 7. Sparkassen-Auszahlungsdienst; 8. Technischer Dienst für Telegraphenwesen und Allgemeines; 9. Dienst bezüglich der Telegramme und deren Verrechnung; 10. Revision und Kontrole.

Die Gewerbthätigkeit Italiens in den Jahren 1887/89.

Die Generaldirektion für Statistik hat für den dreijährigen Zeitraum ab 1. Juli 1887 die Veränderungen in der Gewerbthätigkeit des Landes gesammelt und veröffentlicht; es sind in dieser Zeit, abgesehen von den zahlreichen Erweiterungen schon bestehender Werke, 363 Anlagen neu begründet worden, und zwar: Mühlen zur Verarbeitung von Getreide und Hülsenfrüchten 35, Bäckereien 13, Konservefabriken 13, Spiritusbrennereien und Liqueurfabriken 22, weinerzeugende Häuser 17, Bierbrauereien 2, Fabriken sonstiger Getränke 6, Olivenöl-Pressereien 9, Käsereien 2, Wachsschmelzereien 4, Gerbereien und Düngerfabriken 9, Fabriken von Lederwaaren 2, Fabriken von Seife, Licht und Parfümerie 9, Lampenfabriken 4, Fabriken von Pulver, Dynamit und Zündwaaren 5, Fabriken von Ziegeln, Mörtel, Thonwaaren und Kalk 4, Anstalten für Metall-Erzeugung und -Verarbeitung 48, Elektrizitätswerke 3, Möbelfabriken, Sägewerke und Zimmereien 15, Fabriken für Wolle, Baumwolle, Jute u. dergl. 39, Anstalten für Seidenzüchterei und -Verarbeitung 12, für Strumpfwaaren und Posamentir-

arbeiten 11, Hutfabriken 5, solche für Wäsche, Schirme, Mode- und Phantasiewaaren 4, Papiermühlen, Buch- und Steindruckereien 19, Majolika-, Mosaik- und Glasfabriken 8, solche für Asphalt- und ähnliche Arbeiten sowie für Chemikalien 7, für Goldabeiterei und Galvanoplastik 3, Korkpfropfen- und Gummiwaarenfabriken 3, solche für Saiten 1 und 3 Marmorbrüche.

Seetram im Hafen von Genua.

Nach dem jetzt vorliegenden Plan einer fortlaufenden Verbindung zwischen Hafen und Küste wird dieselbe durch 4 Böte zu je 11 m Länge und 4 m Breite vermittelt werden, welche durch neueste Maschinen mit kräftigen Kesseln in Stand gesetzt sind, 6 Knoten in der Stunde zurückzulegen. 3 dieser Schiffchen werden den Dienst im Innern bezw. der nächsten Umgebung des Hafens derart versehen, dass von der Mercanziobrücke aus alle 20 Minuten ein Boot abgeht und noch 10 Landepunkte anläuft; das vierte wird von der Friedrich Wilhelmbrücke aus allstündlich abgehen und 5 etwas weiter ausserhalb gelegene Punkte berühren. Im Frühjahr und Sommer soll dieser Tramdienst um 5 Uhr früh beginnend bis 9 Uhr Abends dauern, in den beiden anderen Jahreszeiten von 6½ Uhr Morgens bis 6½ Uhr Abends dauern. St.

Aus Spanien.

Umwandlung der Eisenbahn-Beihilfen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat folgenden Königlichen Erlass vom 11. August d. J. veröffentlicht:

„Artikel 17 des Finanzgesetzes vom 29. Juni d. J. ermächtigt die Regierung Sr. Majestät, im Einverständniss mit den Konzessionsinhabern die den Eisenbahngesellschaften bewilligten Beihilfen umzuwandeln in feste Jahresbeträge, welche die Zinsen und den Tilgungsbetrag des Kapitals, mittelst dessen der Staat zum Bau der Linien beiträgt, umfassen; zu diesem Zweck haben Se. Majestät der König und in seinem Namen die Königin-Regentin des Königreichs zu bestimmen geruht, dass die Direktion der Eisenbahnen beauftragt werde, bei den vom Staate unterstützten Eisenbahn-Konzessionsgesellschaften anzufragen, ob sie gewillt sind, sich die fragliche Umwandlung gefallen zu lassen, und sie zu ersuchen, innerhalb 14 Tagen nach Veröffentlichung dieses Königlichen Erlasses in der „Gaceta“ ihre Antwort bekannt zu geben. Im Falle der Annahme der Umwandlung haben die Gesellschaften die ihnen angemessen erscheinenden Bemerkungen und Vorschläge zu unterbreiten, damit die Regierung diese Angelegenheit in kurzer Frist regeln kann.“

Betriebseröffnung.

Am 26. August d. J. ist die 29 km lange, dem Laufe des Cedagnaflusses folgende Schmalspurbahn von Gornoza nach der Linie Bilbao-Portugalete dem Verkehre übergeben worden; diese mit einem Kostenaufwande von 74 000 Pes. für das Kilometer hergestellte Bahn dürfte später voraussichtlich nach Santander sowie nach La Robla verlängert werden und dann den kürzesten Abzugskanal der Asturischen Kohle nach Bilbao bilden.

Ostspanische Eisenbahn.

Nach dem für 1889 erstatteten Jahresbericht der Ostspanischen Eisenbahngesellschaft, welche die Verzinsung der Schuldverschreibungen am 1. Juli d. J. ausgesetzt hat (vergl. Nr. 73 S. 726 d. Ztg.), beträgt der Betriebsüberschuss nur 469 240 Pes., während die Verzinsung der 40 000 Schuldverschreibungen (abgesehen von dem Tilgungsbetrag) 600 000 Pes. erfordert. Uebrigens ist der Fehlbetrag des letzten Jahres von 131 240 Frcs. nicht die einzige derartige Schuld; bereits in den Vorjahren mussten zur Deckung der Anleihezinsen Schulden gemacht werden, welche Ende 1889 die Höhe von 792 183 Frcs. erreicht haben. Der ausserdem noch auf der Schuldseite stehende Betrag von 193 451 Frcs. findet seine Deckung durch Vorräthe und verschiedene Guthaben. Die Lage der Gesellschaft muss nach dem Gesetz über das Hypothekenrecht der Eisenbahn-Schuldverschreibungen durch Uebereinkunft (convenio) zwischen den Betheiligten geregelt werden.

Nach dem Bericht des Verwaltungsrathes würde der Verkehr eine erhebliche Entwickelung erfahren, wenn die jetzt nur 88 km lange Bahn eine Verlängerung um etwa 20 km erhalten würde; der Verkehrsaufschwung ist übrigens unverkennbar, denn in dem Zeitraum vom 1. Januar bis 15. Juli 1890 betrugen die Einnahmen 368 517 Frcs. gegen nur 294 074 Frcs. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Werden die von einem Bauunternehmer beim Eisenbahnbau übernommenen Erdarbeiten in dessen gewerbsmässigem Baubetriebe und nicht in eigener Regie der Eisenbahnverwaltung ausgeführt, so sind hierbei eingetretene Unfälle der Leute des Bauunternehmers in seinem Betriebe, nicht im Eisenbahnbetriebe erfolgt.** Aus den Entscheidungsgründen: „Beklagte hat das vorbezeichnete Urtheil, auf welches Bezug genommen wird, lediglich deshalb angefochten, weil sie der Meinung ist, dass der Vater der Kläger den tödtlichen Unfall in dem Betriebe der Eisenbahnverwaltung erlitten habe und nicht (wie das Schiedsgericht angenommen hat) in dem zu ihr gehörigen Baubetriebe des Bauunternehmers K. — Dieser Angriff ist verfehlt: Nach dem Inhalte des zwischen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung und dem Bauunternehmer K. geschlossenen Vertrages unterliegt es keinem Zweifel, dass die für den Bau der Haltestelle Gerberdamm von dem genannten Bauunternehmer übernommenen Erd-, Abtragungs- und Auftragungsarbeiten usw. in dessen gewerbsmässigem Baubetriebe und nicht in eigener Regie der Eisenbahnverwaltung ausgeführt worden sind. Wenn nun zu den für diesen Bau erforderlichen Erdtransporten von der Sandaufladestelle zu der projektirten Haltestelle die Eisenbahnverwaltung vertraglich die Arbeitszüge nebst dem gesammten Zugförderungs- und Zugbegleitungspersonal auf ihre Kosten zu stellen hatte und stellte, so ist das Verhältniss, in welches sie hiermit zu dem Bauunternehmer K. trat, mit der Beklagten allerdings dahin aufzufassen, dass die Ausführung des gesammten Haltestellenbaues zwischen K. und der Verwaltung dergestalt getheilt war, dass ersterer die Erdarbeiten mit seinen Arbeitern, letztere die Beförderung der Erdmassen mit ihren Wagen und ihrem Personal, jeder für seine eigene Rechnung auszuführen (vgl. Entsch. Nr. 603 letzt. Abs. in Amtl. Nachr. d. R.-V.-A. 1888 S. 326) hatte. — Diese Theilung des Arbeitswerthes hat aber keineswegs die von der Beklagten gemeinte Wirkung, dass die Arbeiter des K. — darunter auch der Vater der Kläger —, welche auf jenen Arbeitszügen, auch selbst zwischen den beiden Arbeitsstellen, dem Sandaufladeplatz und der zu errichtenden Haltestelle, hin und her befördert wurden (es war für diesen Zweck ein besonderer Wagen IV. Klasse in die Züge eingestellt), während dieser Zeit aus dem Betriebe des Bauunternehmers K. in den Betrieb der Eisenbahnverwaltung übertraten; sie verblieben vielmehr auch inzwischen in dem K.'schen Baubetriebe beschäftigte Arbeiter, da zu den in diesem Betriebe von ihnen vorzunehmenden Verrichtungen auch die — in den Arbeitszügen erfolgende — Zurücklegung des Weges von der Auflade- zu der Verwendungsstelle der Erdmassen und umgekehrt gehörte und dieser Arbeitertransport eine wesentliche Eigenthümlichkeit des fraglichen Baubetriebes bildete. Es sind daher auch die den Arbeitern aus der Bahnbeförderung drohenden Gefahren als Gefahren dieses Baubetriebes anzusehen. (Vergl. Entscheid. 726, 727 u. 728 in den Amtl. Nachr. d. R.-V.-A. 1889 S. 342.) — Zu der Eisenbahnverwaltung standen sie während des Transportes, da sie weder von ihr gelohnt wurden, noch auch das Mindeste mit dem dieser allein obliegenden Transportbetriebe zu thun hatten, in keinem anderen Verhältniss, als in welchem ein Passagier zu ihr steht. Die Eisenbahnverwaltung war für sie nicht Arbeitgeberin, sondern eine „dritte“ Person im Sinne des § 98 des Unf.-Vers.-Ges. Als Passagiere der Arbeitszüge erlitten sie bei einer Entgleisung derselben einen Unfall, welcher als Unfall bei dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des R.-Haftpfl.-Ges. vom 7. Juni 1871 in Frage kommen kann, zugleich aber auch einen Unfall „bei“ dem nach dem Unfallversicherungsgesetz bezw. Bauunfallversicherungsgesetz versicherungspflichtigen Baubetriebe des K. — Gerade Fälle dieser Art hat die Bestimmung des § 98 des Unf.-Vers.-Ges., wie das Schiedsgericht unter Berufung auf die Begründung zum Unf.-Vers.-Ges. und insbesondere auf die Entscheidung des Reichsgerichts (Entscheid. in Civils. Bd. XXI S. 51 ff.) zutreffend ausgeführt hat, mit im Auge gehabt, wenn dieselbe zwar die Berufsgenossenschaften nach Maassgabe des Unfallversicherungsgesetzes für die Folgen derartiger Unfälle zunächst eintreten lässt und damit die aus der Praxis des Haftpflichtgesetzes für die Betheiligten entstandenen Unzuträglichkeiten beseitigt, andererseits aber den Berufsgenossenschaften den Regress gegen den haftpflichtigen Eisenbahnunternehmer und dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen den Anspruch auf die etwa nach dem Reichs-Haftpflichtgesetz begründete Mehrforderung gegen denselben offen gehalten hat. Der Rekurs war hiernach, wie geschehen, zurückzuweisen.“ (Entscheid. des Reichs-Versich.-Amtes v. 24. Febr. 1890; Eger, eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. VII S. 354 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. November d. J. ab werden die auf der Bahnstrecke Posen-Schneidemühl verkehrenden Züge 451, 452, 456 und 457 auf dem zwischen Kolmar i. P. und Budsin gelegenen Haltepunkte Ostrowke behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten, und werden Fahr- und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Ostrowke einerseits und Schneidemühl, Gertraudenhütte, Milcz-Hauland, Kolmar i. P., Budsin, Jankendorf, Rogasen, Parkowo, Obornik und Posen andererseits ausgegeben werden.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund nachstehender Entfernungen:

Von Ostrowke nach

	km		km
Schneidemühl	29,1	Jankendorf	11,6
Gertraudenhütte	18,7	Rogasen	20,9
Milcz-Hauland	14,0	Parkowo	27,6
Kolmar i. P.	7,0	Obornik	36,0
Budsin	5,3	Posen	67,0

Aus Anlass der Eröffnung des Personen-Haltepunktes Ostrowke werden die in Betracht kommenden Züge vom 15. November d. J. ab wie folgt verkehren:

Stationen	Zug Nr. 451	Zug Nr. 457
Posen	$4.\underline{46}$	4.48
Zlotnik	$5.\underline{07}$	5.16
Wargowo	$5.\underline{24}$	5.38
Obornik	$5.\underline{39}$	5.57
Parkowo	$5.\underline{54}$	$6.\underline{16}$
Ank. Rogasen	6.05	$6.\underline{31}$
Abf. Rogasen	6.10	$6.\underline{35}$
Jankendorf	6.25	$6.\underline{55}$
Budsin	6.37	$7.\underline{10}$
Ostrowke	×6.47	×$7.\underline{23}$
Kolmar i. P.	7.00	$7.\underline{39}$
Milcz-Hauland	×7.12	×$7.\underline{55}$
Gertraudenhütte	7.20	$8.\underline{06}$
Motylewobrück	×7.27	×$8.\underline{16}$
Schneidemühl	7.39	$8.\underline{30}$

Stationen	Zug Nr. 452	Zug Nr. 456
Schneidemühl	$4.\underline{29}$	3.53
Motylewobrück	×$4.\underline{41}$	×4.05
Gertraudenhütte	$4.\underline{49}$	4.13
Milcz-Hauland	×$4.\underline{58}$	×4.24
Kolmar i. P.	$5.\underline{11}$	4.35
Ostrowke	×$5.\underline{24}$	×4.48
Budsin	$5.\underline{34}$	4.58
Jankendorf	$5.\underline{46}$	5.10
Ank. Rogasen	6.02	5.26
Abf. Rogasen	6.07	5.30
Parkowo	6.19	5.42
Obornik	6.32	5.56
Wargowo	6.47	$6.\underline{11}$
Zlotnik	7.04	$6.\underline{28}$
Posen	7.24	$6.\underline{48}$

×) Der Zug hält nur nach Bedarf.

Die Nachtzeiten von $6.\underline{00}$ Abends bis $5.\underline{59}$ Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern gekennzeichnet.

Gepäckstücke werden von Ostrowke unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation, im Verkehre mit den Personen-Haltepunkten Jankendorf, Milcz-Hauland, Motylewobrück und Parkowo auf der vorgelegenen Station erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 26 Oktober 1890. (2375)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Französischen Texte der auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Bahnen andererseits gültigen Schweizerischen Güterklassifikation vom 1. September 1888 sind in den Positionen: „Pierres d'asphalte etc.", „Pierres l'ardites etc." und „Stéatite etc." (Seite 84 und 87) Berichtigungen eingetreten.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 25. Oktober 1890. (2376)
Generaldirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge Behebung der stattgehabten Verkehrsstockung wurde der Verkehr via Donauuferbahn mit heutigem Tage wieder in vollem Umfange aufgenommen.

Wien, am 27. Oktober 1890. (2377)

4. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer, Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband, Importtarif nach Moskau über Wirballen, Transittarife im Verkehr mit Eydtkuhnen, Grajewo, Alexandrowo und Thorn. Am 1. November d. J. neuen Stils werden die Stationen Düsseldorf K. M. und Düsseldorf Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie Düsseldorf B. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld für den Frachtgut-Verkehr geschlossen, und gleichzeitig die neuen Stationen Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) für diesen Verkehr eröffnet.

Die letztgenannten beiden Stationen werden am genannten Tage in die Tarife für die obengenannten Verkehre mit den gleichen Entfernungen und Sätzen für Frachtgut einbezogen, welche laut dieser Tarife nebst Nachträgen für die Station Düsseldorf K. M. bestehen.

Die Leitung des Verkehrs von und nach Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk hat in derselben Weise wie im Verkehr mit Düsseldorf K. M. zu erfolgen.

Die zollamtliche Abfertigung der Güter erfolgt vom 1. November d. J. neuen Stils ab auf dem neuen Bahnhofe Düsseldorf und sind daher die einer zollamtlichen Behandlung unterliegenden Frachtstückgüter und Wagenladungen auf diesen neuen Bahnhof, derartige Eilgüter bis auf weiteres noch auf Düsseldorf K. M. zu kartiren. Die Stationen Düsseldorf B. M. und Düsseldorf Rh. bleiben ebenfalls noch für den Eilgutverkehr bestehen.

Bromberg, den 27. Oktober 1890. (2378)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. November 1890 wird die Haltestelle Lusin auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Wagenladungsgütern findet fernerhin nur mit der Einschränkung statt, dass die Ver- oder Entladung schwerwiegender Fahrzeuge auf der Haltestelle Lusin ausgeschlossen ist.

Bromberg, den 25. Oktober 1890. (2379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu den Heften I—IV der Abtheilung B, II und III der Abtheilungen A, C, D und E und zu dem Tarif der Abtheilung G je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend: Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8, 12 und 18 (metallurgische Erzeugnisse bei Auflieferung in Wagenladungen und als Stückgut) für die Stationen Hilden, Mettmann und Ratingen B. M. der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, Bestimmungen über die Güterabfertigung im Verkehre mit Düsseldorf, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Die in den Heften A II und III für die Badischen Stationen Heidingsfeld, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen vorgesehenen Frachtsätze finden gleichmässig Anwendung auf den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Bayerischen bezw. Württembergischen Staatseisenbahnen. Die Nachträge sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Gleichzeitig gelangen Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk, Morsbach b. Wissen, Sudmühle, Volperhausen und Wisserhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie der Strecke Sarnau-Frankenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld im Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen sowie den Bodenseeufer-Stationen Bregenz und Lindau, ferner für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und der Station Mutterstadt der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits zur Einführung, welche auf den betreffenden Stationen zu erfahren sind.

Köln, den 27. Oktober 1890. (2380)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit Gültigkeit vom 15. November d. J. die Station Hausen-Raitbach der Grossh. Badischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Wolle (Verbands-Gütertarif Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. April 1885 und Heft Nr. 9 vom 1. Mai 1886) mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Dieselben sind durch Zuschlag von

Abtheilung a	Abtheilung b
Mark für 100 kg	
0,14	0,13

an die für Lörrach bestehenden Sätze zu bilden.

München, den 25. Oktober 1890. (2381)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Am 1. November d. J. tritt zum Gütertarife (Tarifheft Nr. 2) für den vorbezeichneten Verbands-Güterverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Verkehrsstellen käuflich zu erlangen ist, enthält im wesentlichen Bestimmungen über die Beförderung von Getreide und Kleie in Wagenladungen in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung), ferner Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, Entfernungen für den Verkehr mit den neuaufgenommenen Stationen: Cunewalde, Elstra und Wiesa b/Kamenz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie endlich mehrere Berichtigungen des Tarifes.

Unter den letzteren befinden sich auch solche, welche ganz unerhebliche Erhöhungen mit sich bringen.

Dieselben treten erst am 15. Dezember d. J. in Kraft.

Dresden, am 25. Oktober 1890. (2382)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 7. d. Mts. wird weiter bekannt gegeben, dass das am 1. November d. J. in Kraft tretende neue Tarifheft 1 auch Frachtsätze für den Verkehr der Station Zittau der Sächsischen und Preussischen Staatseisenbahnen enthält, durch welche die älteren Sätze aufgehoben werden und dass die durch das neue Tarifheft bezüglich der Stationen Eisenstein, Furth i. W. und Salzburg gegen die seitherigen Frachtsätze in einzelnen Fällen eintretenden Erhöhungen (Eilgut, Stückgut und Spezialtarif II) erst vom 1. Januar 1891 an zur Anwendung gelangen.

Dresden, am 27. Oktober 1890. (2383)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Am 1. November d. J. treten die Nachträge 5 bezw. 7 und 13 zu den Gütertarifen Hannover-Elberfeld, -Köln (linksrh.) und -Köln (rechtsrh.) in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, der Nachtrag 13 insbesondere auch Tarifkilometer für die neuen Düsseldorfer Bahnhöfe.

Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 25. Oktober 1889. (2384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Zum Getreidetarif von Stationen der Kursk-Kiew-Bahn über Bachmatsch-Gomel-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 2/14. Februar 1890 tritt mit Gültigkeit von sogleich ein Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze von den Stationen Bachmatsch, Nossowka, Bobrowitzi, Bobrik, Browari der Kursk-Kiew-Bahn über Gomel-Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel. In dem Getreidetarif von Stationen der Kursk-Kiew-Bahn über Kiew-Grajewo nach Königsberg etc. erhöhen sich die Frachtsätze von Bachmatsch nach Pillau und Memel vom 8. Dezember d. J. n. St. um 0,72 Rbl. bezw. 1,32 Rbl. Druckexemplare des Nachtrages sind in den nächsten Tagen auf den betheiligten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Die Direktion. (2385 H&V)

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab werden die Stationen Bingerbrück und Brebach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), ferner die Stationen Bockryck und Genek der Eisenbahn von Hasselt nach Mäseyck in die im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarife für Eisenerze etc. mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (rechts- und linksrheinisch).

Köln, den 28. Oktober 1890. (2386)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Für den Milchversand von Kunnersdorf b/Kamenz nach Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.) sind mit sofortiger Gültigkeit besondere Frachtvergünstigungen gewährt worden, welche bei den genannten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, den 27. Oktober 1890. (2387)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nachtrag XI zum Lokal-Gütertarif. Am 1. November 1890 wird zu dem Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld und Tarif für den Verkehr mit der Eisern-Siegener Eisenbahn vom 1. Januar 1889 der Nachtrag XI eingeführt.

Er enthält u. a. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement und der allgemeinen Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger, ferner Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen sowie Entfernungstabellen für die Station Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn. Ausserdem wird der Ausnahmetarif F für Holz (Rundholz, roh beschlagene Stämme oder Blöcke) nach Station Haspe mit Ablauf des 13. Dezember d. J. aufgehoben.

Elberfeld, den 28. Oktober 1890. (2388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. November 1890 erscheint der Nachtrag V zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889.

Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Biedenkopf, Erndtebrück, Friedrichshütte-Laasphe, Hilchenbach, Laasphe und Raumland-Berleburg des Direktionsbezirks Elberfeld, Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn und Birten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn.

Elberfeld, den 27. Oktober 1890. (2389)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. November 1890 tritt der V. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält u. a. den Kilometerzeiger für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Emleben, Gross-Zschocher Preuss Staatsb., Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, für die Station Lenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie für die Station Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Elberfeld, den 27. Oktober 1890. (2390)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. treten für die **Staatsbahn-Verkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt** die Tarifnachträge 20 bezw. 19 in Kraft.

Dieselben sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 28. Oktober 1890. (2391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. November d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 4 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 27. Oktober 1890. (2392)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn. Am 1. November l. J. werden die Stationen Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk und Düsseldorf-Lierenfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln rechtsrhein. in den Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn aufgenommen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 27. Oktober 1890. (2393)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Güterverkehr (Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich). Am 1. November d. J. tritt zu dem direkten Tarif Elsass-Lothringen-Frankreich (Theil IIa Heft 14 vom 1. Januar 1890) ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe ist von unserer Drucksachen-Kontrole und von den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 23. Oktober 1890. (2394)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. Dezember 1890 treten die in den Heften 1, 2, 3, 4 und 5 des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1882 bezw. 1. September 1883, sowie in den Heften II und III des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen vom 1. September 1883 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den Bodenseeuferstationen Romanshorn und Rorschach andererseits ausser Kraft.

Soweit in dem am 1. November d. J. in Kraft tretenden Hefte 1 des Tarifs für den Güterverkehr im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande bezügliche Frachtsätze nicht vorgesehen sind, müssen Sendungen nach und von Romanshorn und Rorschach auf den betreffenden Badisch-Württembergisch-Schweizerischen Uebergangsstationen (Konstanz, Friedrichshafen) umkartirt werden, wodurch jedoch gegenüber den zur Aufhebung kommenden direkten Frachtsätzen Frachterhöhungen nicht eintreten.

Köln, den 27. Oktober 1890. (2395)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. J. gelangt der Nachtrag VII zu Theil II des Lokal-Gütertarifs zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Bestimmungen über die Zulassung von Getreide in loser Schüttung, sowie Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen. Letztere gelten vom 1. Januar 1891 ab.

Abdrücke können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.
Dresden, am 28. Oktober 1890. (2396)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Striegau-Bolkenhain des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin wird die Haltestelle Graeben in den im Staatsbahntarif Berlin - Breslau enthaltenen Ausnahmetarif 12 für Steine nach Stationen des diesseitigen Bezirks einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst und bei den Auskunftsbüreaus zu erfragen.
Breslau, den 30. Oktober 1890. (2397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. J. treten für den Güterverkehr zwischen Grosszschocher (S. Stsb.) und Gera, Gera-Pforten, Weida und Zeitz, sowie zwischen Leipzig I (Bayer. Bf.), Leipzig II (Dresdn. Bf.) und Gera und Gera-Pforten ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche unsere Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.
Dresden, am 29. Oktober 1890. (2398)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1891 tritt das Tarifheft 5 in Kraft, welches Frachtsätze in Oesterreichischer Währung für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Kleie zwischen Stationen der betheiligten Ungarischen Bahnen und den diesseitigen Stationen Grottau, Kratzau und Weisskirchen enthält und die jetzt gültigen in Tarifheft 2 enthaltenen Frachtsätze in Deutscher Währung ersetzt. Die neuen Tarifsätze sind infolge des jetzigen höheren Kurses der Oesterreichischen Währung durchweg höher als die jetzt gültigen. Die Frachtsätze des Heftes 2 für die Station Voitersreuth verlieren, ohne ersetzt zu werden, am 1. Januar 1891 ihre Gültigkeit.
Das Tarifheft 5 ist durch die Verbandsstationen zu erlangen.
Dresden, den 28. Oktober 1890. (2399)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab tritt zu dem diesseitigen Lokal-Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier vom 1. November 1886 ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Reppen-Zielenzig, Reichenbach i. Schl. - Langenbielau, Striegau-Bolkenhain, Niederschönweide (Johannisthal) - Spindlersfeld, Hirschberg - Petersdorf (Riesengebirge), Weisswasser-Forst und Bergen a. R.-Crampass-Sassnitz, sowie theilweise erhöhte Frachtsätze für Friedland i. Schl. Die erhöhten Frachtsätze für Friedland i. Schl. treten erst am 20. Dezember d. J. und die Frachtsätze nach den Stationen der Neubaulinien erst mit dem Tage der Eröffnung des Verkehrs auf diesen Stationen in Kraft. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.
Berlin, den 27. Oktober 1890. (2400MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen. Insoweit im Lokal-Güterverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehre derselben unter einander und mit den übrigen Staats- und Privateisenbahn - Verwaltungen Deutschlands Ausnahmefrachtsätze für Wegebaumaterialien, Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen bestehen, werden dieselben vom 1. Januar 1891 an auf Entfernungen von 1 bis 65 km mit denjenigen des Ausnahmetarifes für bestimmte geringerwerthige Massenartikel in der Weise gleichgestellt, dass sie auf Entfernungen von 29, 33, 34, 37, 38, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 55 und 56 km sich um je 0,01 ℳ für 100 kg ermässigen, auf Entfernungen von 62, 63 und 64 km sich dagegen um den gleichen Betrag erhöhen. In einer Anzahl von Verkehren ist die Ermässigung bereits gleichzeitig mit der Einführung des Ausnahmetarifes für die fraglichen Massenartikel in Kraft getreten.
Gleichzeitig entfällt der durch die gegenwärtigen Anwendungsbestimmungen der fraglichen drei Ausnahmetarife vorgeschriebene Nachweis der Verwendung für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen gänzlich und für Grand, Kies und Sand zu Wegebauten, sowie für Mergel zum Düngen bei Sendungen auf Entfernungen bis zu 65 km.
Berlin, den 28. Oktober 1890. (2401MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Am 1. November d. J. gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag XV zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen:

a) Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Tarif einbezogene, auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Bahn;
b) anderweite bezw. neue Entfernungen für die Stationen Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk, Düsseldorf (Hauptbahnhof), Düsseldorf - Lierenfeld, Grafenberg und Sudmühle des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.).

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Düsseldorf Hauptbahnhof und Grafenberg treten jedoch erst mit dem Tage der vollständigen Betriebseröffnung auf den neuen Düsseldorfer Bahnanlagen in Kraft.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, erhalten diese erst vom 15. Dezember d. J. ab Geltung.
Durch diesen Nachtrag werden die im Heft 4 des Tarifs für den Norddeutsch-Niederländischen Verkehr vom 1. August 1888 für die Stationen Goch und Xanten enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze aufgehoben.
Das Nähere ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren, durch welche der Nachtrag auch käuflich zu beziehen ist.
Frankfurt a/M., den 24. Okt. 1890. (2402)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Die in Nr. 78 d. Ztg. vom 4. Oktober 1890 sub Post 2196 publizirte Frachtermässigung a) für Harze gemeine findet unter gleichen Bedingungen auch Anwendung für Palmkerne; jene b) für Oele, Fette, auch für Oele mineralische und für Fette als: Dégras de peaux, Knochenfett, Schmeer, Schmiere, Schweinefett, Talg, Wagenfett, Wagenschmiere, Wallrath und Wollfett.
Wien, am 26. Oktober 1890. (2403)
K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung von Nachträgen. Mit Gültigkeit vom 15. November n. St. 1890 treten
Nachtrag VIII zum Tarife und den Transportbestimmungen für Gütersendungen, und
Nachtrag VI zum Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc.
im Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenzverkehre in Wirksamkeit, welche ausser den im Publikationswege bereits veröffentlichten Tarifmaassnahmen die Einführung direkter Frachtsätze im Ausnahmetarife 2 für Dünger aller Art, ferner neue Ausnahmetarife 15 und 16 für den Transport von Oleonaphta und lebendem Geflügel enhalten.
Wien, den 25. Oktober 1890. (2404)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 3. November d. J. tritt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern auf der an diesem Tage zur Eröffnung kommenden schmalspurigen Eisenbahn von Colmar nach Markolsheim ein besonderer Lokaltarif in Geltung.
Exemplare desselben können gegen Erstattung des Verkaufspreises durch Vermittelung der Stationen von unserer hiesigen Drucksachen-Kontrole bezogen werden.
Strassburg, den 28. Oktober 1890. (2405)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Verdingungen.

Lieferung eichener Weichenschwellen. Die Lieferung von 7900 Stück eichenen Weichenschwellen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 10. November d. J., Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhauerufer-Strasse Nr. 1. — Angebote müssen bis zum obigen Termine an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Weichenschwellen" eingesandt werden. — Die für die Lieferung massgebenden Bedingungen, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die im Reichsanzeiger vom 1. März d. J. Nr. 55 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auf diese Verdingung Anwendung.
Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 5. Dezember d. J.
Magdeburg, 24. Oktober 1890. (2406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von Weichen, Zungenschienen und Radlenker. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:
a) 25 Stück doppelten Normal - Kreuzungsweichen,
15 Stück einfachen Normal - Kreuzungsweichen,
510 Stück einfachen Normalweichen,
b) 20 Stück einfachen Sekundärbahn-Weichen,

c) 481 t Weichenzungenschienen und
d) 102 t Radlenker aus Flussstahl.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am **Mittwoch, den 12. November d. J., Vormittags 11 Uhr**, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 4 ℳ und 1 ℳ für die unter a und b und von je 50 ₰ für die unter c und d bezeichneten Gegenstände unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 25. Oktober 1890. (2407)
Materialienbüreau.

Oldenburgische Staatsbahn. Der Bedarf an Oberbaumaterial, als:

1. 2 230 Stück Flussstahlschienen nach Preussischem Normalprofil (pro Meter 33,4 kg schwer) à 9 m lang (ca. 670 t),
2. 2 230 Paar flussstählerne Winkellaschen (Innen und Aussen) dazu (ca. 65 t),
3. 10 000 Stück schweisseiserne Laschenschrauben desgleichen (ca. 5,5 t),
4. 10 000 Stück federnde gussstählerne Unterlagsringe desgleichen,
5. 11 110 Stück flusseiserne Querschwellen (ca. 653 t), (5 050 Stück nach Haarmann, 6 060 Stück nach Roth und Schüler)

sollen im Wege der öffentlichen Verdingung beschafft werden.

Lieferzeit vom 1. April bis Ende Juni nächsten Jahres, gleichmässig auf die Zeit vertheilt.

Für die Lieferung sind maassgebend die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche der Preussischen Staatsbahnverwaltung“, sowie besondere Bedingungen, welche letztere gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Revisionsbüreau hierselbst bezogen werden können.

Angebote sind bis zum **15. November d. J., Vormittags 11 Uhr**, bei der Unterzeichneten einzureichen.

Dieselben müssen verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterial“ versehen sein. Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Annehmer.

Oldenburg, den 22. Oktober 1890. (2408 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 87. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauch u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 5. November 1890.

Inhalt:

Von München nach Glasgow.

II.

Während eines mehrwöchentlichen Aufenthaltes in einer ler neuen schönen Londoner Vorstädte, Forest Gate, hatte ch auf meinen täglichen Fahrten in allen Richtungen der Meropole ausreichende Veranlassung zu einem, wenn auch nur berflächlichen Studium des dortigen Verkehrslebens. Der Postbezirk Forest Gate hat heute schon über 20 000 Einwohner nd liegt über Stratford hinaus an der Great Easternbahn, in er Nähe der herrlichen Wälder von Epping. Der Bahnverkehr t hier ausserordentlich lebhaft. Mit Staunen sieht man den okalzug in voller Fahrgeschwindigkeit von 60 bis 70 Stundenilometer in die Vorstadtstation einfahren, auf Zuglänge analten und am Ende des Bahnsteiges sofort wieder in voller eschwindigkeit davoneilen. Wer diesem Experiment zum sten Male zusieht, glaubt wohl, dass ein solcher Zug durchhre; denn am Einfahrtsende des Bahnsteiges stehend, braust e Lokomotive an uns vorbei, bis da, wo wir stehen, die letzten ugwagen zum Halten kommen. Beim Aussteigen haben die ahrgäste allerdings selbst die Thüren zu öffnen, welche ährend der Abfahrt von einem Bahnbediensteten, der auch n Namen der Station ausgerufen hat, vom Bahnsteig aus ieder zugeklappt werden. Und während dieser Lokaldienst vor sich geht, schiessen die Expresszüge wie lange Blitze vorüber — man würde fast an Teufelswerk glauben, zumal bei Nacht, wenn nicht der Spruch zur Erinnerung käme: „Geschwindigkeit ist keine Hexerei". Die Bahnsteige sind stets bis zum Niveau des Wagenbodens erhöht, so dass kein Auf- und Abstieg nothwendig ist, was für den raschen Verkehr äusserst bequem und förderlich, für viele Reisende aber eine wahre Wohlthat ist. Die Züge fahren so ruhig und geräuschlos an, dass bei geschlossenen Augen — und dies habe ich öfters probirt — die Ingangsetzung kaum wahrnehmbar ist; da wird weder gebimmelt, noch gerufen, noch gepfiffen: ein einfacher Wink des Zugführers, bei Nacht mit der Laterne, und fort! Ein weiterer Grund des ruhigen Anfahrens und des sanften Wagenlaufes überhaupt liegt aber in der Art und Weise, wie die einzelnen Wagen unter sich gekuppelt sind. Sämmtliche Wagen sind stets so stark zusammengeschraubt, dass der ganze Wagenzug sich gleichsam als ein einzelnes, langes, gegliedertes Fahrzeug bewegt, und zwar habe ich auf der Great Easternbahn beobachtet, dass die Wagen je nur an einer Stirnwand zwei Buffer haben, welche auf entsprechende feste Bohlen der nächsten bufferlosen Wagenstirnwand

stossen, während eine gewisse Anzahl Wagen durch feste Zugstangen verbunden sind, nachdem das erforderliche Zusammendrücken der Wagen, bezw. der Buffer, durch eine Schraubenkuppelung an der Maschine und eine andere gegen das Ende des Zuges zu bewerkstelligt war.

Die grösseren zweiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse der Great Easternbahn enthalten 5 Abtheilungen von je 10 Sitzplätzen; diejenigen I. Klasse 4 Abtheilungen von je 8 Sitzplätzen. Die Londoner Lokalzüge dieser Gesellschaft werden theilweise durch vierachsige Tenderlokomotiven bewegt, welche mit 2 mittleren Triebachsen und 2 zu beiden Seiten der Triebachsen ebenmässig angeordneten Laufachsen gebaut sind. Auf der unterirdischen Metropolitanbahn verkehren neuerdings sehr geräumige und bequeme Personenwagen III. Klasse, welche auf 2 zweiachsigen Drehgestellen laufen und in 8 Abtheilungen von je 10 gepolsterten Sitzplätzen 80 Personen aufnehmen können. Bei diesen Wagen reichen die Scheidewände der einzelnen Abtheilungen aber nur bis auf halbe Kastenhöhe, wodurch der lange Wagenkasten also in seiner oberen Hälfte ganz frei und offen bleibt. Die gemischten Klassen-Personenzüge der äusserst stark befahrenen Metropolitanbahn mit stellenweise 5 Minuten Fahrdienst haben eine Fassungskraft von rund 600 Personen und werden ausschliesslich mit Drehgestell-Tenderlokomotiven betrieben. Bei sämmtlichen Wagen der Londoner Stadtbahnen erfolgt der Zutritt durch Seitenthüren, welche für das rasche Ein- und Aussteigen unbedingt erforderlich sind. Die meisten Stadtbahnzüge sind mit der neuen Westinghouse-Schnellbremse versehen, mittelst welcher der kürzeste Bremsweg bei Vermeidung eines jeden Stosses erreicht wird.

Einer meiner ersten Besuche oder „Interviews" in London galt der Redaktion von „Engineering". Diese technische Wochenschrift, welche vermöge praktischer und wissenschaftlicher Originalität wohl als die erste Ingenieurzeitung der Erde gilt, wurde im Jahre 1865 von dem berühmten Amerikanischen Lokomotiveningenieur Zerah Colburn begründet, nachdem derselbe aus der Redaktion von „The Engineer" ausgetreten war. Seit etwa 20 Jahren ist die Chefredaktion von „Engineering" in den Händen von zwei gewiegten Englischen Lokomotivenningenieuren und bekannten technischen Autoren, William H. Maw und James Dredge, und letzteren traf ich auf den Schreibstuben im Strand, vor dem Antritt seiner Reise durch die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit dem „Iron and Steel Institute". Ferner sprach ich zu wiederholten Malen die Amerikanischen Eisenbahningenieure Edward Bates Dorsey, den Lesern dieser Zeitung bekannt durch seinen „Vergleich zwischen den Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen" (s. Nr. 32 S. 331 u. 33 S. 343 d. Ztg.), ferner M. R. Jefferds und Cushman, welche die Amerikanischen Wagen mit Röhrenunterbau in Europa einführen. Einen solchen niederbordigen 10 m langen Güterwagen (Gondola Car) von nur 8 t Eigengewicht und 30 t Tragkraft sah ich in Millwall Dock Station. Die Amerikaner errichten gegenwärtig in London eine Amerikanisch-Englische Gesellschaft für den Bau und Vertrieb dieser Wagen. Dorsey kam gerade von einem „Abstecher" aus Südafrika zurück. Mit James Harvey Watson, welcher seit Jahren über den Rückkauf der Englischen Eisenbahnen durch den Staat und über den Zonentarif schriftstellert, hatte ich ebenfalls „Interview". Am 22. August fand im Cannon Street Hotel eine Versammlung statt, aus welcher die „Railway Reform Association" hervorging und folgenden Beschluss fasste: „In Erwägung des mächtigen Einflusses, welchen die Eisenbahnen in diesem Lande ausüben, erachtet es die Versammlung als eine Pflicht der Regierung, im Interesse des Volkes vorzugehen, den Rückkauf aller Bahnen zu bewirken und dieselben von einer einheitlichen Centralverwaltung in London aus zu betreiben." Diese Staatsbahnidee ist in England keineswegs neu, wird sich aber nicht so rasch und glücklich, wie in Preussen, verwirklichen lassen. Watson war früher Handlungsreisender und kennt vielleicht die Schwächen der Englischen Eisenbahnpolitik besser, als die Mittel und Wege, denselben zu begegnen. Immerhin hat sich dieser Reformator gewisse Verdienste erworben um die Einführung billigerer Postpacketsendungen, Ermässigung der Gepäckfrachten und der Telegrammgebühren, Mitführung der III. Wagenklasse in Schnellzügen und Auflassung der II. Wagenklasse auf der Midlandbahn.

Von den in London liegenden grossen Eisenbahn-Centralwerkstätten sind diejenigen der Great Easternbahn in Stratford und der London & South Westernbahn in Nine Elms besonders bemerkenswerth. Mit Ausnahme der London Chatham & Doverbahn haben die übrigen, von London ausgehenden Bahnen ihre Centralwerkstätten auf dem Lande, so die London & North Western in Crewe, die Great Western in Swindon, die Midland in Derby, die Great Northern in Doncaster, die South Eastern in Ashford, die London Brighton & South Coast in Brighton. Die Great Easternbahn betreibt 1760 km und die London & South Western 1495 km, und da in den betreffenden Centralwerkstätten nicht nur alle laufenden Reparaturen des Rollmaterials nebst den übrigen mechanischen Einrichtungen ausgeführt, sondern auch fast alle neuen Lokomotiven und Wagen gebaut werden, so sind diese Werkstätten in grossartigem Maassstabe angelegt und eingerichtet.

Als eine Muster-Eisenbahnwerkstätte, wie wohl keine zweite besteht, gilt diejenige der London & North Westernbahn zu Crewe, und mögen bezüglich dieses berühmten Institutes einige Zahlen am Platze sein, wenngleich dieselben etwas ausserhalb des Rahmens unseres Reiseberichtes liegen sollten. Die Station Crewe, von London 253 km entfernt, bildet eine eigentliche Eisenbahnkolonie mit 30 000 Einwohnern und enthält über 800, von der Bahngesellschaft erbaute Arbeiterhäuser, welche zum grossen Theil in das Eigenthum der Arbeiter übergegangen sind. Dabei sind mehrere gute Schulen, insbesondere eine Gewerbeschule mit einer Bücherei von mehr als 8000 Bänden. Die Werkstätten zu Crewe beschäftigen über 7000 Arbeiter; seit deren Bestand sind über 3000 neue Lokomotiven gebaut worden und alljährlich kommen etwa 2000 Lokomotiven in Reparatur. Die London & North Westernbahn verfügt bei einer Betriebslänge von rund 3000 km über einen Wagenpark von 4500 Personenwagen und 56 000 Güterwagen, worunter 34 000 offene Güterwagen sind. Die Herstellung und Reparatur der Wagen erfolgt in den gesellschaftlichen Werkstätten zu Earlestown und Wolverton. Derartige grosse Betriebe von Centralwerkstätten für Neubau von Maschinen und Wagen sind für Bahnverwaltungen von grossem Umfang entschieden vortheilhaft und bestehen ausser in England auch in Frankreich und zum Theil in Oesterreich, Belgien und Italien. Die Preussischen Staatsbahnen haben gegenwärtig bei rund 23 000 km Betriebslänge einen Fahrpark von etwa 9000 Lokomotiven, 14 000 Personenwagen und 178 000 Güterwagen, und liegt die Frage nahe, ob hier nicht eine Centralwerkstätte für Neubau von Maschinen und Wagen am Platze wäre. Man denke sich eine solche Riesenwerkstätte im Centrum der Preussischen Bahnverwaltungen, in Berlin oder Magdeburg — welche Summe von humanen Bestrebungen könnte da eine kräftige Regierung verwirklichen, und welcher Nutzen würde dadurch dem Staate erwachsen!

An der Spitze des gesammten Maschinen- und Werkstättenwesens sowie des Zugkraftdienstes einer jeden Englischen Bahn steht ein Maschineningenieur, welcher den einfachen Titel „Locomotive-Engineer" oder „Locomotive-Superintendent" führt, und dieser ist neben dem „General Manager" die eigentliche Seele der ganzen Bahnunternehmung. In England wie auch in Nordamerika wird eben dem maschinentechnischen Theil des Geschäftes ungleich mehr Aufmerksamkeit gezollt, als auf unserem Festlande, und es ist deshalb die Stelle des Englischen „Locomotive-Engineer" oder des Amerikanischen „Master Mechanic" entsprechend hoch dotirt.

In den Lokomotivschuppen der London & South Westernbahn zu Nine Elms habe ich Schnellzuglokomotiven besichtigt,

welche hinsichtlich allgemeiner Anordnung mit meinem letzten, in Nr. 69 S. 684 d. Ztg. dargestellten Entwurf grundsätzlich übereinstimmen, indem jene ebenfalls als Tenderlokomotiven, mit einem vorderen zweiachsigen Drehgestell, zwei mittleren gekuppelten Triebachsen und einer hinteren radialen Laufachse ausgeführt sind. Das dienstfähige Gewicht dieser Maschinen, über welche sich die Verwaltung sehr günstig äusserte, beträgt rund 55 t, wovon 30 t Adhäsionsbelastung sind. 20 Stück dieser Maschinentype sind in den letzten Jahren von den „Glasgow Locomotive Works“ in Glasgow zum Preise von 50000 ℳ das Stück geliefert worden, während ähnliche Lokomotiven in den Werkstätten von Nine Elms zum Selbstkostenpreis von 34000 ℳ gebaut wurden. Der „Locomotive-Engineer“ der London & South Westernbahn, W. Adams, ist bekannt durch seine Konstruktion eines praktischen Lokomotiven-Drehgestells und des verstellbaren Lokomotiven-„Vortex“-Blasrohres. In der That ist fast jede erfolgreiche Detailverbesserung der Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, welche im grossen Betrieb allgemeinere Einführung gefunden hat, irgendwie mit dem Namen eines Englischen „Locomotive-Engineers“ verknüpft.

Es gibt keine andere Stadt der alten Welt, welche hinsichtlich Erleichterung der menschlichen Arbeit durch Vervollkommnung der Technik so rasch voranschreitet wie London. Das Manometer der Kraft, welche den technischen Fortschritt schafft, steht dort auf seinem Maximum. Wer von Zeit zu Zeit nach London kommt, findet allemal grosse sachliche Verbesserungen und neue praktische Errungenschaften, auf das wirthschaftliche Wohl der Riesenstadt abzielend. Zur Entlastung des ungeheuern Verkehrszuges über „London Bridge“ ist jetzt ein neuer Themse Subway oder Tunnel gegraben worden, welcher, mit einer elektrischen Bahn betrieben, die City mit der South Londonbahn, bezw. mit Stockwell verbindet. Die Eröffnung dieses Betriebes soll noch im Laufe dieses Herbstes stattfinden. Der erste, von dem Franzosen Sir Marc Isambard Brunel erbaute Themsetunnel bei Wapping wird von der Great Easternbahn für ihre Züge vom Liverpool Street Terminus nach New Cross benutzt, sowie für die nach letzterer Station fahrenden Züge der Metropolitanbahn. Ein dritter Themsetunnel, aber nur für Fussgänger, ist der sogen. „Tower Subway“ in Form einer eisernen, nahezu einen halben Kilometer langen Röhre, welche durch das Themsebett getrieben und mit Gas erleuchtet ist. Endlich ist ein vierter Themsetunnel vom „Isle of Dogs“ nach Deptford geplant. Ein beachtenswerthes Werk der Brückenbaukunst ist die seit einigen Jahren im Bau befindliche „Tower Bridge“, welche von der „City of London Corporation“ in Angriff genommen wurde und die volks- und gewerbereichen Distrikte von Southwark mit den London- und St. Katherine-Docks verbindet.

Wer in London mitmachen, um die Palme ringen, oder nur sein tägliches Brod verdienen will, der darf nicht erschlaffen, und dass die Spannkraft des menschlichen Organismus möglichst lange anhalte, dafür sorgt die Englische Lebensart in vortrefflichster Weise. Die Englische effektive Arbeitszeit ist zumalen in London viel kürzer und geregelter, als auf dem Festlande; vor 9 oder 10 Uhr Morgens wird keine Schreib- oder Studienstube aufgemacht und Abends 5, spätestens 6 Uhr wieder geschlossen, wobei eine etwa einstündige Unterbrechung für das zweite Frühstück (Lunch) eingeräumt wird. Geschäftsbesuche sind nur in der Zeit von 10—1 Uhr „opportun“. Die Londoner Fabrikarbeiter beginnen ihr Tagewerk um halb 7 Uhr Morgens und arbeiten, mit zweimal einstündiger Unterbrechung bis Abends halb 6 Uhr. Von Sonnabend 1 Uhr Nachmittag bis Montag Morgen 9 Uhr, also während 44 Stunden oder dem vierten Theil der Woche, sind alle Geschäfte geschlossen, mit Ausnahme der Verkaufsläden, welche am Sonnabend bis spät offen haben müssen. Die Londoner Schankstätten sind des Sonntags — und mit Recht — nur während bestimmter Stunden offen, in Schottland gar nicht. So viel auch schon der Englische Sonntag kritisirt worden ist, so sehr hat derselbe seine Berechtigung als wohlthätiger Kraftregulator in diesem sinnverwirrenden Maschinengetriebe. Wer irgend kann, verlässt London im August und gibt der erwähnte „Bank holiday“ das letzte Signal zum Aufbruch — sei es nun an die Meeresküste, nach Schottland, Wales oder nach dem Kontinent. Die Begüterten fahren mit ihren Segelyachten im Mittelländischen Meer herum, oder durchqueren Nordamerika und Kanada. Wo aber der Engländer auch weilen mag, während seiner Erholung will er vom Geschäft nichts wissen, und beim Eingang zu seinem verlassenen Geschäftslokal ist während dieser Zeit zu lesen: „No letters to be forwarded.“

Der Eisenbahner wird das Englische Geschäftsleben mit einem Schnellzugdienst vergleichen, bei welchem an Zeit gekürzt und an Weg gewonnen wird. Es ist nicht anzunehmen, dass der Brite dynamisch widerstandsfähiger sei, als der Nord- oder Mitteleuropäer, allein die Grossartigkeit der dortigen Verhältnisse hat gewisse Einrichtungen gezeitigt, welche eine bedeutende Steigerung des menschlichen Nutzeffektes hinsichtlich Arbeitsleistung zulassen. Man denke beispielsweise nur an die Schreiberei: Der Engländer erledigt seine Geschäftskorrespondenz in möglichst kurzen, klaren Sätzen auf kleinem Oktav-Briefformat, und nirgends pulsirt der Telegraphendienst lebhafter als in England. Arbeit und Geschäft sind in London von Ruhe und Erholung nicht nur sachlich, sondern auch räumlich weit von einander getrennt. Alles zieht des Abends mit Eisenbahnen, Omnibussen und Dampfschiffen der Peripherie der Metropole zu, wo sich so schön und verhältnissmässig billig im eigenen Hause leben lässt. „My house is my castle!“ In der erwähnten Vorstadt Forest Gate, welche durchweg von Familien des Mittelstandes bewohnt wird, gibt es für 600 bis 800 ℳ Jahresmiethe ein abgeschlossenes, einstöckiges Haus mit 6 Zimmern, Wasser-, Bade- und Gaseinrichtung, kleinem Vorgarten und grossem Rückgarten, in dessen Besitz man durch jährliche Abzahlungen gelangen kann. Die zu Lasten des Miethers fallenden Steuern werden nach dem Häuserwerthe berechnet und betragen beispielsweise bei einem Miethspreise von 800 ℳ die Armen-, Distrikts- und Haussteuern zusammen 220 ℳ. Ausserdem ist ein Wasserzins von 60 ℳ jährlich und ein solcher für Gas von 10 ₰ für das Kubikmeter zu zahlen. Die einzige Staatssteuer ist die für das Einkommen zu entrichtende. Dass es in England keinen „Mittelstand“ gebe, ist eine ebenso oft gehörte, als thörichte Behauptung, denn dort ist ebenso, wie in jedem Kulturstaate, die eigentlich schaffende Kraft des Landes der Mittel- und Arbeiterstand.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4341 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot des Krebsfanges in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 4362 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 17./18. Oktober d. J. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Ausschusssitzung. (Die nächste Sitzung soll in Konstanz a. Bodensee stattfinden. Die nähere Zeitbestimmung bleibt der geschäftsführenden Verwaltung überlassen) (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 4394 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Bozen am 16./17. Oktober d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 26. Februar 1891 in Breslau stattfinden) (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 4412 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend den Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-

Betriebsreglements, des Uebereinkommens zu diesem Reglement und des Verschleppungsübereinkommens (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 4413 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend die Nummerirung der Protokolle der Ausschusssitzungen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat September d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 131,11 Kilometer, folgendes: Im September d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 42 Bahnen mit zusammen 28 806,93 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 7 324,18 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 50 Bahnen mit zusammen 34 234,59 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 1 896,52 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende September d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so dass auf je 1 km 195 668 *M.* entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende September d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 504 868 829 *M.* (253 997 500 *M.* Stammaktien, 71 507 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 179 364 329 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 904,50 km, so dass auf je 1 km 173 823 *M.* entfallen.

Eröffnet wurde am 15. September die Strecke Grosspostwitz-Cunewalde 8,41 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen).

Preussische Staatseisenbahnen.

Im Monat September d. J. wurden eingenommen 99 963 163 Mark oder 3 427 189 *M.* mehr als im Vorjahre bezw. auf das Kilometer Betriebslänge 3 029 *M.* oder 14 *M.* mehr als im Vorjahre. Der Personenverkehr brachte ein Mehr von 1 410 457 *M.*, der Güterverkehr ein solches von 1 523 027 *M.*

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Horburg-Markolsheim eröffnet.

Die neu erbaute Bahnstrecke Horburg-Markolsheim ist am 3. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Linie ist eine schmalspurige Strassenbahn mit einer Spurweite von 1,00 m. Sie dient dem Personen- und Güterverkehr und wird mit Dampfkraft betrieben.

In Horburg schliesst die Neubaustrecke an die bereits bestehende Strassenbahn von Colmar (Bahnhof der Linie Strassburg-Basel) nach Horburg an, welche letztere bis zum 1. August d. J. im Eigenthum und Betrieb der Aktiengesellschaft „Kaysersberger Thalbahn" stand, zu diesem Zeitpunkt aber durch Kauf in das Eigenthum des Deutschen Reiches übergegangen ist und von da an von der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betrieben wird. Zu der Strecke Colmar-Horburg gehört ein normal- und schmalspuriges, dem öffentlichen Verkehr dienendes Verbindungsgeleise nach dem Kanalhafen bei Colmar.

Die Strecke von Horburg nach Markolsheim schliesst in letzterem Orte an die bestehende schmalspurige Strassenbahn Markolsheim-Strassburg der Strassburger Strassenbahngesellschaft an.

Die Namen, Entfernungen und Befugnisse der Stationen sind:

			km	
—	Colmar (Hauptbahnhof)	Station der Hauptbahn	—	für Personen und Transitgüter.
1.	Colmar (Umladebahnhof)	Haltestelle	1,11	für Personen und Güter.
2.	Horburg	„	4,54	desgl.
3.	Weier auf'm Land	Haltepunkt	5,73	für Personen und Stückgut.
4.	Bischweier	„	8,23	desgl.
5.	Munzenheim	„	10,77	desgl.
6.	Jebsheim	Haltestelle	13,02	für Personen und Güter.
7.	Grussenheim	„	15,80	desgl.
8.	Elsenheim	Haltepunkt	18,15	für Personen und Stückgut.
9.	Markolsheim (Reichsbahn)	Haltestelle	21,33	für Personen und Güter.
—	Markolsheim (Strassenbahn)	„	22,22	für Personen und Transitgüter.

Ausserdem können Personen in Kilometer 0,85, 1,37, 1,83, 2,24, 3,19, 3,77, 4,16, 13,53 und 21,97 ein- und aussteigen.

Für die unter Nr. 3 bis 5 und 8 genannten Haltepunkte sind keine baulichen Anlagen hergestellt, die Abfertigung findet in vorhandenen Privaträumen statt.

Die Bahn ist mit Ausnahme kurzer Strecken auf der Strasse angelegt. Die Steigungen sind geringe, nur auf einigen kurzen Strecken kommen solche von 1 : 60 vor. Der kleinste Halbmesser beträgt 60 m.

Die Bahn ist der Betriebsdirektion Colmar unterstellt.

Preussische Staatsbahnen:

Eröffnung von Personen-Haltepunkten:

Am 1. d. Mts. wurden folgende Haltepunkte für den Personenverkehr eröffnet:

a) Im Direktionsbezirk Bromberg der an der Bahnstrecke Danzig hohe Thor-Neufahrwasser belegene Haltepunkt Neuschottland sowie der an der Bahnstrecke Graudenz-Marienburg gelegene Haltepunkt Wossarken;
b) im Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) der an der Bahnstrecke Limburg-Siershahn belegene Haltepunkt Dernbach;
c) im Direktionsbezirk Altona der an der Bahnstrecke Wrist-Itzehoe gelegene Haltepunkt Mühlenbarbek.

Beförderung von Leichentransporten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, das ihnen unterstellte Dienstpersonal zur ganz besonderen Sorgfalt und Pünktlichkeit bei der Beförderung von Leichentransporten anzuhalten und demselben ein rücksichtsvolles Entgegenkommen gegen die den Transport bestellenden und begleitenden Personen aufzugeben.

Beförderung von Gendarmen in besonders dringenden Fällen.

Höherer Anordnung zufolge sollen Gendarmen mit ihren Dienstpferden in besonders dringenden Fällen gegen Vorweis der bezüglichen — unter Umständen auch nur telegraphischen — Ordre unter Stundung des Fahr- und Frachtgeldes zur Eisenbahnbeförderung zugelassen werden. Die Beförderung der Gendarmen erfolgt in III. Wagenklasse, sofern dieselben nicht als Begleiter der Pferde im Viehwagen Platz nehmen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover: Arbeiterfahrten.

Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover erhebt für ihre Karten zu Arbeiterfahrten ab 2. d. Mts. durchweg eine Gebühr von 1 ₰ für das Kilometer, was gegen die bisher gezahlten Sätze in den meisten Fällen eine abermalige Ermässigung von 25 % nachweist. Für Arbeiterfahrten werden in jenem Bezirk ausgegeben: a) Arbeiter-Rückfahrtkarten IV. Klasse mit Gültigkeit zur Hinfahrt am Tage nach einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt vor einem Sonn- oder Festtage. Ausnahmsweise ist in einzelnen dringenden Fällen (bei Erkrankung, Familienereignissen, Unterbrechung der Arbeit bei eintretender ungünstiger Witterung u. dergl.) den Arbeitern die Rückfahrt nach dem Wohnorte auch an anderen als den ein für allemal bestimmten Tagen, oder mit einem andern als dem bestimmten Zuge gestattet. b) Arbeiter-Wochenkarten IV. Klasse entweder 1. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt an den 6 Werktagen der Woche, oder 2. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt an allen 7 Wochentagen, also auch für Sonntag (hauptsächlich für Eisenbahnarbeiter), oder 3. in den Fällen, wo Arbeiter die Züge infolge ihrer Arbeitszeit nur zur Hinfahrt benutzen können, zur täglich einmaligen Hinfahrt an den 6 Werktagen der Woche. Ausserdem ist für einzelne Strecken gestattet, die erst für Montag Morgen gültigen Arbeiterkarten schon zu einem Personenzuge am Sonntag Abend zu benutzen. Zur Beförderung der Arbeiter nach und von grösseren Werkstätten sind nicht allein neue, sonst nicht gerade nöthige Personenzüge, sondern auch reine Arbeiterzüge eingerichtet worden, so zwischen Verden und Bremen, Hannover-Wülfel, Harburg-Hamburg, Friedberg und Bad Nauheim-Frankfurt a/M., Friedberg-Giessen, Friedberg-Hanau, Helsa-Bettenhausen. Selbst auf der nur dem Güterverkehre dienenden Strecke

Linden-Fischerhof, Linden-Küchengarten ist ein täglicher Arbeiterzug zur Hin- und Rückfahrt zwischen Hannover und dem Badenstedter Wegübergang eingerichtet, was allerdings nur dadurch ermöglicht wurde, dass einer der betheiligten Arbeitgeber, die Gebr. Körting, für eine tägliche Mindesteinnahme von 25 *M.* aufkommen. In welchem stets wachsenden Umfange die Arbeiter von diesen Einrichtungen im Direktionsbezirke Gebrauch machen, geht daraus hervor, dass im Jahre 1888/89 im ganzen 82 574 Arbeiter-Fahrkarten, im Jahre 1889/90 schon 107 476 Karten ausgegeben worden sind.

Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung.

Eine für den Getreideversand wichtige Neuerung haben die am Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit der zunächst versuchsweise zugelassenen Beförderung von Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) und Kleie in Wagenladungen im unverpackten Zustande (in loser Schüttung) im Bereich des Verkehrsverbandes getroffen. (Kundmachung 26, s. Nr. 82 S. 803 d. Ztg.) Die Bedingungen, unter welchen diese Beförderungsart zugelassen wird, sind die folgenden: 1. Die Beförderung erfolgt im gewöhnlichen bedeckten Wagen. 2. Die Verladung und die Sicherung des verladenen Gutes gegen Verstreuen ist Sache des Versenders. Die hierzu verwendeten Geräthschaften werden nach Maassgabe der Allgemeinen Tarifvorschriften unter B. III. 9 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, frachtfrei an den Versender zurückbefördert. 3. Die unverpackte Aufgabe ist von dem Versender nach der Vorschrift des § 47 und Anlage A des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands besonders zu erklären. 4. Bei bahnseitiger Entladung auf Antrag des Empfängers oder nach Ablauf der Entladefrist wird neben den Kosten für etwa erfolgte Beschaffung und Anmiethung von Säcken eine besondere, aus dem Lokal-Gütertarife der in Betracht kommenden Bahn zu ersehende Gebühr erhoben. 5. Erweist sich die Umladung eines mit Getreide oder Kleie in loser Schüttung beladenen Wagens unterwegs aus irgend einem Grunde als nothwendig, so steht es der Eisenbahnverwaltung frei, das Gut entweder in Säcke gefüllt oder in loser Schüttung in einem anderen Wagen weiter zu senden.

Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen.

Vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband sind als Kundmachung 27 (s. Nr. 82 S. 803 d. Ztg.) die nachstehenden „Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen" herausgegeben worden, welche mit dem 1. d. Mts. im gesammten Bereiche des Verkehrsverbandes, ausschliesslich der Badischen Staatsbahn und der Niederländischen Bahnen, in Kraft getreten sind:

Die ermässigten Frachtsätze oder günstigeren Frachtbedingungen, welche durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I *) im Falle der Ausfuhr für bestimmte Artikel gewährt werden, finden im Binnenverkehr, d. h. bei Sendungen, welche zunächst nach einer Binnenstation (also nicht Seehafen- oder Zollvereins-Auslandsstation) aufgegeben sind, um von dort aus entweder sofort oder nach vorübergehender Lagerung daselbst mit der Eisenbahn bezw. zu Wasser nach dem Zollvereins-Auslande weiter verfrachtet zu werden, nur unter folgenden besonderen Bedingungen Anwendung:

I. Für jede Wagenladung, welche Ausfuhrgut enthält, muss ein besonderer Frachtbrief ausgestellt werden.

II. Der Frachtbrief muss in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte die Vorschrift tragen: „Zur Ausfuhr nach dem Zollvereins-Auslande".

III. Im Frachtbriefe, nöthigenfalls auf der Rückseite desselben, ist die Zahl der in dem Wagen verladenen Stücke, sowie die Marke und Nummer derselben und das Gesammtgewicht jeder Gattung anzugeben.

IV. Werden Güter, welche nach der Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs für den Fall der Ausfuhr in der Fracht ermässigt sind, mit anderen Gütern der Spezialtarife zusammengeladen, so ist der für die Ausfuhr bestimmte Theil der Güter und zwar auf der Rückseite des Frachtbriefes besonders nachzuweisen.

V. Für die Sendungen wird zunächst die höhere Inlandsfracht berechnet**); der Unterschied zwischen dieser und der nach den niedrigeren Tarifsätzen für den Ausfuhrverkehr sich ergebenden Fracht wird erst nach erbrachtem Nachweise der wirklich erfolgten Ausfuhr in das Zollvereins-Ausland auf Antrag des Frachtbrief-Adressaten erstattet.

VI. Dieser Nachweis ist, wenn die Sendung von der Binnenstation auf neuen Frachtbrief mit der Eisenbahn nach dem Auslande weiter befördert worden ist, durch Vorlegung der ursprünglichen Frachtbriefe zu führen, aus welcher die Uebereinstimmung der Ursprungssendung mit der nach dem Auslande weiterbeförderten Sendung — namentlich aus der Uebereinstimmung der Bezeichnung nach Marke und Nummer, Verpackungsart, Inhalt und Gewicht der Stücke — unzweifelhaft hervorgehen muss.

VII. Wird die Sendung von der Binnenstation zu Wasser nach dem Auslande weiterbefördert so sind zum Nachweise der Ausfuhr folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. Der Frachtbrief-Adressat hat die betreffenden Frachtbriefe mit einem entsprechenden Vermerke versehen zu lassen, z. B. „Behufs Weiterverfrachtung zu Wasser nach (Bestimmungsort) in das (nähere Bezeichnung des Schiffes) übergeladen".

   Dieser Vermerk ist von derjenigen Person zu machen und zu vollziehen, welche den betreffenden Flussschiffs-Ladeschein vollzogen hat (s. nachfolgend unter 2 b).

2. Bei Stellung des Frachterstattungs-Antrages (vergl. V) sind folgende Papiere beizubringen:
   a) die ursprünglichen Frachtbriefe der Eisenbahn mit dem unter 1 gedachten Vermerk;
   b) die Schiffspapiere und zwar
      α) wenn die Sendungen auf Binnengewässern unmittelbar in das Zollausland (z. B. auf dem Rheine nach Holland oder auf der Elbe nach Hamburg Freihafen) gebracht worden sind, die Flussschiffs-Ladescheine,
      β) wenn die Sendungen erst nach beendigtem Flusstransporte zur See nach dem Zollauslande weiter befördert worden sind, ausser den Flussschiffs-Ladescheinen noch die Seeschiffs-Konossemente.

      An Stelle der Seeschiffs-Konossemente genügt auch die auf den Flussschiffs-Ladeschein zu setzende Bescheinigung der die Seeverfrachtung bewirkenden Firma des Inhalts, dass die Verladung der Waare, ohne dass letztere einer Bearbeitung unterworfen ist, in ein bestimmtes Seeschiff, welches an einem bestimmten Tage da- oder dorthin abgegangen ist, stattgefunden hat.

In diesen Schiffspapieren, welche auch in Abschrift eingereicht werden können, müssen die ausgeführten Sendungen so genau bezeichnet sein, dass über deren Uebereinstimmung mit den ausweislich der Frachtbriefe (zu α) mit der Eisenbahn beförderten Sendungen kein Zweifel besteht. Die Schiffspapiere bezw. deren Abschriften müssen entweder von dem Schiffseigenthümer*) oder von dem Schiffsführer oder von einem Schiffsmakler (bezw. dessen Bevollmächtigten) eigenhändig vollzogen sein.

VIII. Das Erstattungsgesuch ist binnen 6 Monaten nach Ablauf desjenigen Monats, in welchem die Bahnbeförderung bis zur Binnenstation beendigt ist, bei der Verwaltung der Empfangsstation anzubringen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des Frachtunterschiedsbetrages (vergl. V) verfügt und dem Reklamanten die eingereichten Papiere demnächst wieder zustellt. Der Erstattungsantrag hat sämmtliche Sendungen mindestens je eines vollen Kalendermonats zu umfassen.

Ist nur ein Theil einer als Ausfuhrgut aufgegebenen Sendung zur Ausfuhr gelangt, so tritt Frachterstattung nicht ein, es sei denn, dass der nicht zur Ausfuhr gelangte Theil nur 5 % des zur Ausfuhr aufgegebenen Gewichtes beträgt. Solchenfalls tritt Erstattung für das ganze zur Ausfuhr angemeldete Gewicht ein.

IX. Nach Ablauf der sechsmonatlichen Frist (vergl. VIII) kann eine Frachterstattung nicht mehr beansprucht werden.

---

*) Siehe daselbst im Artikelverzeichnisse der Spezialtarife unter „Cementwaaren", „Hohlglaswaaren", „Papiere", „Pappe", „Steine, gebrannte", „Thonwaaren" und „Zucker".

**) Für „Zucker aller Art" kommen jedoch die Ausfuhrsätze ohne weiteres bereits bei der Auflieferung dann zur Berechnung, wenn die Sendungen laut Frachtbrief-Vorschrift zur Ausfuhr nach dem Zollvereins-Auslande bestimmt und denselben die erforderlichen Ausfuhr-Anmeldescheine beigegeben sind. Die nachstehenden Bestimmungen finden demnach auf „Zucker zum Export" nur insoweit Anwendung, als den betreffenden Frachtbriefen die fraglichen Ausfuhr-Anmeldescheine nicht beigefügt sind.

*) Schiffsherren, Rheder, Schiffahrtsgesellschaften bezw. deren Bevollmächtigte oder Zweigniederlassungen.

Elektrische Eisenbahn in Gera.

Das Fürstlich Reussische (j. L.) Ministerium hat nach dem „Leipz. Tagebl." den projektirten Bau einer elektrischen Strassenbahn für Personenbeförderung und der Dampfstrassenbahn für Güterbeförderung in Gera genehmigt.

Bahnprojekt Wallendorf-Probstzella (in Sachsen-Meiningen).

Im Meininger Landtage wurde am 29. Oktober eine Interpellation wegen des Eisenbahnprojektes Wallendorf-Probstzella von dem Vertreter der Regierung beantwortet. Die genannte Linie durchzieht ein besonders bedeutsames Industriegebiet, in dem nicht weniger als 14 Porzellanfabriken sich befinden. Die Regierung war wegen des Baues mit der Werrabahn in Verhandlungen getreten, die aber wegen der Höhe der Baukosten — 2 Millionen Mark und noch mehr — sich zerschlagen haben. Nun hat, wie der Regierungsvertreter erklärte, die Regierung sich an Preussen gewendet, weil die projektirte Linie in die Preussische Staatsbahn Gera-Eichicht-Stockheim münden soll, also das Preussische Interessengebiet berühre. Vor wenigen Tagen hat nun die Preussische Regierung erklären lassen, dass sie bereit sei, der Sache näher zu treten und den Abschluss eines bezüglichen Staatsvertrages anzubahnen geneigt wäre.

Aus Mecklenburg: Landes-Eisenbahnrath.

Der Landes-Eisenbahnrath trat, wie die „Meckl. Nachr." berichten, am 28. Oktober zu seiner ersten Sitzung zusammen. Von der Grossherzoglichen Regierung waren der Staatsminister von Bülow, welcher die Sitzung mit einer Ansprache eröffnete, der Staatsrath von Bülow, der Ministerialdirektor Schmidt und der Ministerialrath Ehlers erschienen.

Unter-Elbesche Eisenbahn.

Es liegt uns der letzte Jahresbericht des Unternehmens vor, welches bekanntlich am 1. Juli d. J. in das Eigenthum und den Betrieb des Preussischen Staates übergegangen ist, nachdem bereits vom 1. April der Betrieb für Rechnung des Staates geführt worden war.

Im Berichtsjahre 1889 wurden befördert 511 418 Personen auf 18 206 640 Personenkm, 618 t Gepäck auf 40 285 tkm und 191 200 t Güter aller Art auf 8 449 396 tkm. Es sind zurückgelegt worden von 3 812 Reisenden in der I. Wagenklasse 275 260 km, von 58 541 Reisendrn der II. Wagenklasse 3 576 115 Kilometer, von 311 503 der III. Wagenklasse 10 295 180 km, von 118 423 Reisenden der IV. Wagenklasse 3 294 650 km, und von 19 139 Militärs 765 435 km. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 1,5 %, auf die II. Wagenklasse 19,6 %, auf die III. Wagenklasse 56,6 %, auf die IV. Wagenklasse 18,1 % und auf Militärs 4,2 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 78 966 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,8 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) und zwar a) die Stückgüter 12,5 % und b) die Wagenladungsgüter 81,8 %, auf die frachtpflichtigen Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 1,3 % und auf lebende Thiere 3,6 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 685 198 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 6 404 *M.*, aus dem Güterverkehr 437 485 Mark oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 4 092 *M.* und aus sonstigen Quellen 39 748 *M.* bezw. überhaupt 1 162 791 *M.*, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 10 867 *M.*, für jedes Nutzkilometer 3,12 *M.* und für jedes Achskilometer 14 ₰. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 58,9 %, aus dem Güterverkehr 37,7 % und aus sonstigen Quellen 3,4 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 170 767 *M.* bezw. 1 596 *M.* für das Kilometer Betriebslänge, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 145 885 bezw. 1 363 *M.*, für den Verkehrsdienst 143 693 bezw. 1 343 *M.* und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 100 178 bezw. 936 *M.*, zusammen 560 523 *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge 5 238 *M.*, für jedes Nutzkilometer 1,50 *M.* und für jedes Wagenachskilometer 6,75 ₰. Die Betriebsausgaben betrugen in Prozenten der Betriebseinnahmen 48,2.

Der verbleibende Ueberschuss von 602 268 *M.*, d. i. für das Kilometer Betriebslänge 5 629 *M.*, ergibt eine Verzinsung des 23 506 964 *M.* betragenden Anlagekapitals zu 2,56 %.

Auf die Aktien Lit. A (5 Millionen Mark) sind 4 % und auf die Aktien Lit. B (15 Millionen Mark) 2,04 % Dividende vertheilt worden; die Aktien Lit. C (3 500 000 *M.*) waren ohne Dividendegenuss.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Die Wismar-Rostocker Eisenbahn ist durch Kaufvertrag auf die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung übergegangen, und es ist diesem Vertrage zufolge der Betrieb auf derselben schon vom 1. Januar 1889 an für Rechnung der letzteren geführt worden.

Nach dem letzten Jahresbericht wurden befördert 235 675 Personen auf 4 539 755 Personenkm, 857 t Gepäck auf 16 132 tkm und 61 536 t Güter auf 1 296 974 tkm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 190 869 *M.* oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 3 235 *M.*, aus dem Güterverkehr 108 080 *M.* oder auf 1 km Betriebslänge 1 832 *M.* und aus sonstigen Quellen 6 571 *M.*, zusammen 305 520 *M.* oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 5 178 *M.*, für jedes Nutzkilometer 1,76 *M.* und für jedes Achskilometer 15,18 ₰. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr 62,5 %, aus dem Güterverkehr 35,4 % und aus sonstigen Quellen 2,1 %.

Die Betriebsausgaben betrugen 179 856 *M.* bezw. in Prozenten der Einnahmen 58,9.

Durch den verbleibenden Ueberschuss von 125 664 *M.* wurde das verwendete Anlagekapital mit 3,71 % verzinst.

Aus Württemberg: Beschaffung neuer Güterwagen.

Im Lauf dieses und des nächsten Jahres gelangen nach und nach 400 neue Güterwagen und zwar 200 bedeckte mit einem Ladegewicht von 12 500 kg und 200 offene mit einem Ladegewicht von 15 000 kg zur Einstellung in den Wagenpark. Sodann wird bei den im Lauf der letzten Jahre neu angeschafften 496 Wagen das Ladegewicht von 10 000 kg auf 12 500 kg für die bedeckten und auf 15 000 kg für die offenen Güterwagen nach und nach erhöht werden. Die Grundsätze der Frachtberechnung erleiden durch die Einführung der neuen Güterwagen keine Aenderung, es hat somit wie bisher Frachtberechnung für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen stattzufinden. Die Tragfähigkeit, d. h. die Grenze, bis zu welcher die neuen Wagen belastet werden dürfen, beträgt bei den bedeckten 13 125 kg, bei den offenen 15 750 kg.

Projektirte Regulirung des Rheins. Köln ein Seehafen.

Nach dem „Verordnungsbl. f. E. u. Sch." ist in maassgebenden Regierungskreisen der Plan einer derartigen Regulirung des Rheins in Aussicht genommen, um den Verkehr der Seeschiffe bis Köln zu ermöglichen. Man hat die Ueberzeugung gewonnen, dass mit den Mitteln, welche der Stand der heutigen Technik an die Hand gibt, der Rheinstrom vom Meer aus bis nach Köln ohne erhebliche Schwierigkeiten für Seeschiffe schiffbar zu machen ist. Köln wird dann zu einem Hafenplatz ersten Ranges erhoben, d. h. zu einem Deutschen Seehafen im Nordseegebiete, der dem weiten und verkehrsreichen Südwestdeutschen Hinterland bis zu den Alpen Ersatz für Antwerpen und Rotterdam bietet. Bei dem ermittelten niedrigsten Wasserstand des Rheins ist leicht eine Tiefe von 6,5 m herzustellen und dann können 95 % aller Deutschen Seeschiffe, von denen nur sehr wenige einen Tiefgang von mehr als 6 m haben, den Fluss benutzen. Die stehenden Rheinbrücken würden durch Seitenkanäle und Drehbrücken umgangen werden. Die Gesammtkosten sind auf höchstens 85 Millionen Mark veranschlagt und könnten, auch das ist bereits ziffermässig festgestellt, ohne Mühe aus den zu erhebenden Schifffahrtsabgaben verzinst und getilgt werden. (Nach der „Köln. Ztg." soll über den fraglichen Plan demnächst eine Denkschrift erscheinen.)

Aus den Niederlanden.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn im Jahre 1889.

Die Einnahmen im Berichtsjahre 393 281 fl. (gegen 391 831 fl. im Vorjahre), wovon 156 249 (181 453) fl. auf den Personenverkehr und 237 032 (210 378) fl. auf den Güterverkehr entfielen.

Aus dem Personenverkehr wurden mithin 25 204 fl. weniger vereinnahmt als in 1888. Die Einnahmen aus dem Norddeutsch-Englischen Verkehr gingen um 26 399 fl. zurück.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr steigerten sich um 26 654 fl. Von dieser Mehreinnahme entfielen 7 243 fl. auf den Binnenverkehr, auf den Verkehr mit der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld 15 718 fl., auf den Niederländisch-Deutschen Verkehr 5 187 fl., auf den Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr 2 683 fl., auf den Verkehr mit der Rechtsrheinischen Eisenbahndirektion 2 481 fl.

Von den 393 281 fl. betragenden Betriebsausgaben entfielen auf den allgemeinen Dienst 37 069 (37 665) fl., auf den Bahndienst 58 814 (59 224) fl., auf den Betriebs- und kommerziellen Dienst 105 971 (100 833) fl., auf den Maschinen- und Wagendienst 72 116 (63 224) fl., auf Wagenmiethe 8 515 (14 720) fl., auf die Benutzung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe 17 726 (18 683) fl., auf die gemeinschaftliche Benutzung der Strecke Büderich-Wesel 24 190 (24 190) fl. An Zinsen wurden 55 000 fl. verausgabt. Dem Erneuerungsfonds wurden 13 881 fl. zugewiesen.

Niederländische Südostbahn.

Die Roheinnahmen der Linie Tilburg-Herzogenbusch betrugen in 1889 etwa 4.2 % mehr als im vorigen Jahre (617 178 fl. gegen 592 291 fl. in 1888). Die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen hatte an die Niederländische Südostbahn-Gesellschaft in Gemässheit des Pachtvertrages zu zahlen: a) Verwaltungskosten 13 200 fl., b) 1 200 fl. für das Kilometer = 79 200 fl., c) 4/5 der Reineinnahme = 65 866 fl., überhaupt 158 266 fl. An Verwaltungskosten usw. wurden 7 657 fl. verausgabt; die Betriebsrechnung schliesst danach mit einem Ueberschuss von 150 608 fl., zu welchem Betrage noch 5 603 fl. aus der Zinsenrechnung treten. Die Gewinn- und Verlustrechnung des vorigen Jahres ergab einen Ausfall von 443 441 fl., hierzu an Zinsen 119 827 fl., zusammen 563 268 fl. Nach Berücksichtigung dieses Ausfalles schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung für 1889 mit einem Weniger von 407 056 fl.

Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Wie im vorigen Jahre konnte auch für das Betriebsjahr 1889 den Aktionären eine Dividende von 2¼ % für die Aktie gewährt werden. Die Einnahmen beziffern sich auf 1 194 421 Francs und bestehen in der Hauptsache in der Rente, welche die Niederländische Staatseisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb mit 1 051 783 Frcs. gewährleistet hat, sowie in den Betriebsüberschüssen der Linie Hasselt-Lüttich-Flémalle, welche für 1888 83 600 Frcs. und für 1889 125 304 Frcs. betrugen. Unter den Ausgaben beanspruchen die Verwaltungskosten nur 16 239 Francs, für Kuponzahlungen waren 956 665 Frcs. zu buchen; für getilgte Obligationen wurden 102 562 Frcs. gezahlt. Ferner wurden 6 000 Frcs. als Patentgebühr ins Debet gestellt. Es verbleibt somit ein Ueberschuss von 112 955 Frcs.

Haarlem-Zandvoort-Eisenbahn.

Auf dieser Linie wurden in 1889 befördert 215 995 Personen (201 900 in 1888), 126 720 (102 240) kg Gepäck, 290 098 (283 618) kg Expressgüter, 48 540 (26 280) kg Eilgüter und 5 528 050 (3 288 520) kg Frachtgüter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 46 783 (41 454) fl., aus dem Güterverkehr 6 776 (3 930) fl., überhaupt 56 344 (50 005) fl. In Gemässheit des mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Pachtvertrages hatte die Verpächterin (Haarlem-Zandvoort-Eisenbahngesellschaft) an die genannte Gesellschaft zu zahlen 3 500 fl. Zuschuss zu dem Erneuerungsfonds 20 000 fl. für Betriebskosten und 4 222 fl. als Antheil in dem dann verbleibenden Betrag, sodass ein Betrag von 29 016 fl. übrig bleibt. Hiervon kamen in Abzug 20 695 fl. für Betriebskosten. Es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 8 320 fl. Hiervon wurden 7 500 fl. verwendet zur Zahlung einer Dividende von 1¼ %.

Aus Frankreich.

Statistik der Französischen Eisenbahnen am 31. Dezember 1888.

Diese kürzlich vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Statistik umfasst 392 Linien mit einer mittleren Gesammtbetriebslänge von 28 982 km. Hiervon vermochten nur 68 Linien mit 8 670 km Länge sowohl ihre Betriebskosten als auch die Lasten (Zinsen und Tilgungsbetrag) ihres Anlagekapitals zu decken; 172 Linien mit 14 495 km Länge brachten zwar ihre Betriebskosten ein, vermochten aber nicht die Lasten ihres Anlagekapitals zu tragen; bei 152 Linien mit 5 817 km Länge endlich reichten die Einnahmen noch nicht zur Deckung der Betriebskosten aus.

Der Gesammtfehlbetrag der genannten 172 Linien (14 495 km) beträgt 135 786 161 Frcs., von dem 8 836 000 auf die Nordbahn, 15 513 795 die Ostbahn, 19 780 384 die Westbahn, 27 573 707 die Orléansbahn, 49 698 000 die Mittelmeerbahn und 14 384 074 auf die Südbahn entfallen; der Gesammtfehlbetrag der genannten 152 Linien (5 817 km) beläuft sich auf 49 547 130 Frcs., der sich auf die Nordbahn mit 667 000, die Ostbahn mit 7 700 584, die Westbahn mit 10 355 643, die Orléansbahn mit 5 509 708, die Mittelmeerbahn mit 16 401 300 und auf die Südbahn mit 8 914 985 Francs vertheilt. Das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme stellt sich bezüglich dieser 152 Linien bei der Nordbahn auf 131,85 %, der Ostbahn 129,51, der Westbahn 141.32, der Orléansbahn 129,85, der Mittelmeerbahn 123,04 und bei der Südbahn auf 128,22 %.

Es kann nicht Wunder nehmen, dass die Linien in Gegenden ohne Handel und Gewerbe nicht ihre sämmtlichen Ausgaben zu decken vermögen; Erstaunen aber muss es erregen, dass dies auch bei einigen Hauptverkehrsadern der Fall ist, und zwar bei den Strecken Lille-Valenciennes, Monsoult-Amiens, Creil-Beauvais und Soissons-Belgische Grenze der Nordbahn, bei der Pariser Vorortlinie sowie bei den Strecken Paris-Mülhausen, Blesmes-Chaumont-Gray und Nancy-Epinal-Gray der Ostbahn, bei der Pariser Vorortlinie sowie bei den Strecken Saint-Cyr-Granville, le Mans-Angers, Mantes-Caen, Rennes-Brest und Caen-Cherbourg der Westbahn, bei den Strecken Montauban-Capdenac, Arvant-Capdenac, Paris-Vendôme-Tours, Montluçon-Moulins, Limoges-Agen und Limoges-Brive der Orléansbahn, bei den Strecken Roanne-Saint-Etienne-Lyon, Saint-Germain-des-Fossés-Brioude, Brioude-Saint-Etienne, Roanne-Tarare-Lyon, von Dijon nach Belfort, Gray und Salins, Toulon-Italienische Grenze und Marseille-Aix der Mittelmeerbahn, endlich bei den Strecken Agen-Tarbes, Bayonne-Irun, Mont-de-Marsan-Tarbes und Millau-Rodez der Südbahn.

Bei der Nordbahn und der Mittelmeerbahn wird durch die einträglichen Linien das Gleichgewicht mehr denn hergestellt, dagegen werden bei der Ostbahn, der Orléansbahn, der Westbahn und der Südbahn die Fehlbeträge noch lange nicht von der Tagesordnung verschwinden; denn einerseits kommt die Gewerbthätigkeit der von diesen 4 Bahnnetzen durchschnittenen Gebiete bei weitem nicht dem Reichthum des Nord- und Mittelmeerbahngebietes gleich und andererseits verurtheilt der ihnen vom Staate auferlegte Bau einer grossen Anzahl verkehrsarmer Linien sie fast auf immer zu Fehlbeträgen. Immerhin haben aber die Gesellschaften durch erhebliche Ermässigung der Betriebskosten die Aussichten für die Zukunft nicht unwesentlich gebessert; noch 1883 mussten sie durchschnittlich 7 200 Frcs. für das Kilometer einnehmen, um ihre Betriebskosten zu decken, 1888 reichten dazu bereits 4 900 aus.

Der Zuschuss des Staates auf Grund der Zinsengewähr betrug für 1888 im ganzen 50 337 061 Frcs., von denen die Orléansbahn 16 222 859, die Westbahn 11 742 731, die Ostbahn 10 339 859 und die Südbahn 12 032 339 Frcs. erhielt. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn konnte nach Deckung sämmtlicher Lasten und der gewährleisteten Zinsen noch 1 003 583 Frcs. auf die erhaltenen Zinsvorschüsse des Staates abzahlen, während die Nordbahn, welche niemals einen Staatszuschuss in Anspruch genommen hat, ihren ganzen Reinertrag von 22 601 049 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 64 Frcs. auf den Antheilschein verwendete.

Sonntagsruhe der Eisenbahnbeamten.

In Frankreich macht sich gegenwärtig eine ziemlich lebhafte Bewegung für Gewährung der Sonntagsruhe an die Eisenbahnangestellten bemerkbar. Ein Verein für Sonntagsruhe hat sich gebildet und dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift, betreffend die zu fassenden Maassnahmen, um den Eisenbahnangestellten einen wöchentlichen Ruhetag zu sichern, unterbreitet. Andererseits haben die Eisenbahngesellschaften Vorschläge gemacht, welche bezwecken, die Dienststunden der Eilgutstellen einzuschränken, um den bezüglichen Beamten in jeder Woche an einem ganzen oder halben Tage möglichst vollkommene Ruhe gewähren zu können. Der Minister hat die Angelegenheit dem Eisenbahnrath (Comité consultatif des chemins de fer) zur Begutachtung überwiesen.

Im Frachtgutverkehr gehen die Wünsche namentlich dahin, dass die Ent- und Beladefristen für Wagenladungen an Sonn- und Feiertagen ruhen; für die auf den Bahnhofs-Nebengeleisen zur Ent- bezw. Beladung gestellten Wagen ist dies bereits durch Art. 17 der allgemeinen Tarifvorschriften bestimmt, nicht dagegen für Wagen, die auf besonderen Anschlussgeleisen oder auf gemietheten, innerhalb des Bahnhofsgebietes gelegenen Lagerplätzen ent- oder beladen werden. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat die Ladefristbeschränkung auch für diese Fälle aufgehoben.

Die Aborte in den Zügen.

Durch Ministerialerlass vom 29. November 1887 waren die Eisenbahngesellschaften aufgefordert worden, die Frage der Herstellung von Aborten (water-closets) in allen Zügen, welche länger als 2 Stunden ohne einen Aufenthalt von wenigstens 10 Minuten fahren, zu prüfen. Einige Gesellschaften machten darauf aufmerksam, dass die Durchführung einer solchen Vorschrift für die Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel und die Bildung der Züge ernstliche Schwierigkeiten biete, auch den Bau einer ziemlich bedeutenden Anzahl neuer Gepäckwagen erfordere und somit Kosten verursache, die ausser Verhältniss zu den erwarteten Vortheilen ständen; schliesslich wurde noch darauf hingewiesen, dass bereits viele Schnellzüge mit Aborten ausgerüstet seien, ohne dass die letzteren häufig benutzt würden.

Der Minister forderte zunächst die Ansichten der verschiedenen Aufsichtsbehörden ein und unterbreitete dann die Maassregel dem Gutachten des technischen Eisenbahnbetriebs-Ausschusses (Comité de l'exploitation technique des Chemins de fer), welcher sie zwar für unbestreitbar nützlich erklärte, aber doch anerkannte, dass ihre Durchführung nicht dringend sei und dass der Umbau der jetzigen Gepäckwagen behufs Kostenersparniss bis dahin, wo sie an und für sich zur Werkstätte kommen würden, aufgeschoben werden könne. Infolge dessen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem am 11. August d. J. erlassenen Rundschreiben erklärt, dass er nicht auf der Ausführung der angeordneten Maassregel bestehe, indessen empfehle, sie nicht aus dem Auge zu verlieren und allmählich durchzuführen.

Bahnhofseintrittskarten der Mittelmeerbahn.

Auf Grund einer in den Bahnhöfen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft angeschlagenen Bekanntmachung haben Personen, welche abfahrende Reisende begleiten oder ankommende Reisende empfangen wollen, sofern sie in das Innere der Bahnhöfe, in die Wartesäle, sowie in die Ein- und Aussteighallen zugelassen zu werden wünschen, zuvor Eintrittskarten, deren Preis 10 Cts. und deren Gültigkeit 1 Stunde beträgt, zu lösen. Die mit Eintrittskarten versehenen Personen werden nach ihrem Austritt ohne Lösung einer neuen Karte nicht wieder eingelassen, selbst wenn die Gültigkeitsdauer der zuerst gelösten noch nicht abgelaufen ist.

Einfluss des Hafens la Pallice auf die Einfuhr.

Nachdem kürzlich der Hafen la Pallice für Hochseeschiffe eröffnet worden, ist dieser im Verein mit la Rochelle im Stande, bezüglich der nach dem Innern Frankreichs, besonders nach Paris bestimmten überseeischen Einfuhr mit Pauillac und Bordeaux erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Um daraus Nutzen zu ziehen, beabsichtigt die Orléansbahn zwischen Limoges und Angoulême das zweite Geleis zu legen; andererseits erwartet man, dass die Staatsbahn, sobald auf der Linie Breuil-Barret-Fontenay (der kürzesten Verbindung mit Paris) ein Sacken der Dämme nicht mehr zu befürchten ist, zwischen Thouars und la Rochelle-Rochefort Schnellzüge schaffen werde.

Ausflugszüge der Nordbahn.

In Nachahmung eines Vorganges der London- und Nordwestbahn hat am 7. September und den folgenden Sonntagen die Nordbahn versuchsweise einen Ausflugszug (train d'excursion) nach Compiègne und Pierrefonds abgelassen. Die Fahrkarten, welche in II. Klasse 16 Frcs., in III. Klasse 14 Frcs. kosteten, berechtigten zur Hin- und Rückfahrt, zu einem Frühstück in Compiègne, zu einer Spazierfahrt durch die bemerkenswerthesten Punkte des Waldes, zum Besuch des Schlosses und zu einem Mittagessen in Pierrefonds.

Während aber die Englische Gesellschaft auch bezüglich der nicht zum Bahnbetriebe gehörigen Veranstaltungen des Ausflugs als Unternehmerin auftritt, hat die Nordbahn die Nachahmung nicht so weit ausgedehnt und die genannten Veranstaltungen der Gesellschaft für billige Reisen (Société des voyages économiques) überlassen, so dass auch Personen, welche die gebotene Vereinigung nicht wünschen, unter Lösung gewöhnlicher Sonntagskarten den Zug benutzen können.

Aussichten des Zonentarifs.

Nachdem bereits auf der Pariser Gürtelbahn ein Zonentarif ins Leben getreten ist, hat sich im September der Abgeordnete Charles Prevet, Mitglied des Eisenbahnraths, nach Ungarn begeben, um sich auf Wunsch des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die in der Zeit vom 1. August 1889 bis 31. Juli d. J. mit dem Ungarischen Zonentarif erzielten Ergebnisse zu unterrichten.

Pariser Stadtbahn.

Am 20. September trat der mit der Prüfung des Eiffelschen Stadtbahnentwurfs betraute Untersuchungsausschuss unter Vorsitz des Baudirektors (directeur des travaux) von Paris, Alphand, zusammen; es stellte sich heraus, dass den für den Entwurf günstigen Stimmen noch 139 635 nachträglich abgegebene Stimmen zugerechnet werden müssten, wodurch sich diese in erdrückender Mehrheit befinden. Nach Anhörung von Eiffel und von Boutillier, Oberingenieur der Eiffelwerke, sowie ferner der Direktoren der grossen Gesellschaften hat sich der Untersuchungsausschuss für den Entwurf ausgesprochen, vorausgesetzt, dass die Gesellschaft sich noch zum Bau von drei Strecken verpflichte, und zwar 1. vom Madeleineplatz nach dem Bahnhof Saint-Lazare, 2. vom Orléansbahnhof über den Clunysquare bis zum Mediciplatz, wohin künftig der Sceauxbahnhof verlegt werden soll, und 3. von der Rivolistrasse nach den Markthallen, dem Endpunkt der von der Nordbahn geplanten Linie.

In folgenden Sätzen fasst der Ausschuss das Ergebniss seiner Verhandlungen zusammen:

„Der Ausschuss ist der Ansicht, dass es vor allem darauf ankommt, für die Pariser Stadtbahn einen Plan aufzustellen, welcher umfassen müsste: 1. eine erste Ringbahn, die bereits durch die Gürtelbahn gebildet wird, 2. eine zweite Ringbahn im Stadtmittelpunkte, die sich durch den Eiffel'schen Entwurf darbietet, 3. Strahlen von dem inneren nach dem äusseren Ringe, die theils bereits bestehen, theils durch die grossen Gesellschaften, sofern sie Anschluss an die Gürtelbahn haben, herzustellen sind, und 4. die grosse nordsüdliche Linie, deren Ausführung die Gesellschaft der Eiffelwerke durch Weiterführung der nach den Markthallen vordringenden Linie der Nordbahn bis zu der von der Orléansbahn bis zum Clunysquare fortzusetzenden Sceauxlinie sichert.

Für dieses Stadtbahnnetz muss ein von irgend einem Punkte nach jedem andern geltender einheitlicher Tarif mit geringem Preise für die II. Klasse erstellt werden; denn da dieses Netz hauptsächlich für die Arbeiter berechnet ist und zum Zweck hat ihnen gesunde und billige Wohnungen zu verschaffen, so müssen ermässigte, höchstens 30 Cts. kostende Rückfahrkarten bis Morgens 8 Uhr auf allen Bahnhöfen ausgegeben werden. Dieses Ergebniss kann nur erzielt werden, wenn seitens der Regierung eine Verständigung zwischen den grossen Gesellschaften und der Gesellschaft der Eiffelwerke angebahnt wird; das seitens der Regierung bereits der Westbahn abgedrungene Zugeständniss, dass sie Arbeiter-Rückfahrkarten für 30 Cts. von allen Punkten der Gürtelbahn nach ihren verschiedenen Bahnhöfen ausgibt, ferner die von den Vertretern der grossen Gesellschaft vor dem Untersuchungsausschuss abgegebenen und in der Verhandlungsniederschrift unterzeichneten Erklärungen lassen auf einen Erfolg der Regierungsversuche hoffen.

Auch auf die Strassenbahnen und die Omnibusse müsste das Abkommen ausgedehnt werden; alsdann würde Paris sowohl bezüglich der Verkehrserleichterung als auch der Wohlfeilheit der Beförderung die erste Stadt der Welt sein. Die unschätzbaren Vortheile, welche hieraus dem Wohl der arbeitenden Bevölkerung sowie der kleinen Beamten erwachsen würden, verdienen es, die Sorgfalt der Regierung und der öffentlichen Behörden voll in Anspruch zu nehmen.

Stand der Eisenbahn-Zinsvorschüsse des Staates am 1. Januar 1890.

Nach einer vom Finanzministerium veröffentlichten eingehenden Zusammenstellung der den Eisen- und Strassenbahnen vom Staate auf Grund der Zinsengewähr bis 1. Januar 1890 gezahlten Vorschüsse schulden die grossen Gesellschaften dem Staatsschatze 333 000 000, die Nebenbahnen 6 000 000, die Lokalbahnen 2 500 000, die Algerischen und Tunesischen Bahnen 171 000 000 und die Strassenbahnen 100 000 Frcs.

Allgemeine Französische Nebenbahngesellschaft.

Die Allgemeine Französische Nebenbahngesellschaft (Compagnie générale française des chemins de fer secondaires), welche die Strassenbahnen le Raincy-Montfermeil und Versailles-Saint Cyr betreibt, hat durch Vermittelung der Allgemeinen Eisenbahn- und Gewerbebank (Banque générale des chemins de fer et de l'industrie) 4 000 neue Antheilscheine im Nennwerthe von 500 Frcs. zum Preise von 515 Frcs. zur Zeichnung aufgelegt.

Die Bahnhofsverhältnisse in Bordeaux.

Die durch Gesetz vom 3. August 1881 für gemeinnützig erklärte Linie Cavignac-Bordeaux sollte einen in la Bastide gelegenen besonderen Bahnhof in Bordeaux erhalten; die Staatsbahnverwaltung hielt es indessen für zweckmässig den besonderen Bahnhof auf den Güterverkehr zu beschränken. Demzufolge wurde der Handelskammer von Bordeaux im Juni 1881 der Plan für den Güterbahnhof zur Begutachtung vorgelegt; sie gab ihm zwar ihre Zustimmung, verlangte aber auch die Ausführung eines besonderen Personenbahnhofes.

Neuerdings hat nun der Generalrath der Gironde in seiner Sitzung vom 22. September d. J. den Wunsch ausgesprochen, dass die Vorort-Personenzüge der Staatsbahnen künftig im Orléansbahnhof in la Bastide ankommen, während die durchgehenden Züge dem Südbahnhof verbleiben sollen, dass ferner der Staatsbahn-Güterbahnhof sobald als möglich auf dem dazu erworbenen Grund und Boden hergestellt und der Bau eines besonderen Staatsbahn-Personenbahnhofes in la Bastide aufgegeben werde.

Die Handelskammer von Bordeaux hat sich, um die Ausführung des genannten Gesetzes nicht neuen Verzögerungen auszusetzen, den Bemerkungen des Generalraths in einem Schreiben an den Minister der öffentlichen Arbeiten vom 1. Oktober d. J. angeschlossen.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Am 20. Juni d. J. hat die Französische Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé (Compagnie française des chemins de fer de la Province de Santa Fé) ihre erste Hauptversammlung abgehalten; einige Worte über die Entstehung dieser Gesellschaft und ihres zu grosser Zukunft berufenen Netzes werden nicht ohne Interesse sein.

Durch Provinzialgesetz vom 3. September 1882 wurde eine Anleihe von 385 000 £ zum Bau der ersten 100 km des Provinzialbahnnetzes von Santa Fé bewilligt; denselben traten infolge der Gesetze vom 25. September 1883 und vom 16. Dezember 1884, welche die Eisenbahnschuld der Provinz um 654 500 £ vermehrten, fernere 162 km hinzu. Eine dritte Ausdehnung

um 230 km erfuhr das Netz durch das Gesetz vom 16. September 1886, welches dem Bahnbau eine neue Anleihe von 928 400 £ zur Verfügung stellte; endlich wurden im Jahre 1887 1 261 700 £ zum Bau einer Bahn von Santa Fé nach Reconquista (323 km) bewilligt. Die Verwaltung dieses Netzes lag dem Namen nach in den Händen der Provinzialregierung; indessen hatten sich die Pfandbriefinhaber beim Abschluss der Anleihen einen derartigen Einfluss auf die Geschäftsführung zu sichern gewusst, dass sich die Beziehungen derselben zur Regierung sehr unerquicklich gestalteten. Als Ausweg erschien die Veräusserung des ganzen Bahnnetzes, um welches sich die Englischen Unternehmer Meiggs & Cie. sowie die Gesellschaft Fives-Lille bewarben; den Zuschlag auf das mit einer Zinsengewähr von 5% verbundene, auf 55 Jahre ertheilte Betriebsrecht erhielt die letztere Gesellschaft unter der Bedingung, die Anleihen im Gesammtbetrage von 4 532 300 £ einzulösen und fernere 500 km neuer Bahnen zu bauen. Auf Grund dieser Bedingungen bildete die Gesellschaft Fives-Lille am 26. Dezember 1888 die „Französische Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé", welche die auf dem Bahnnetz ruhenden Anleihen zurückzahlte und dann im Januar 1889 den Besitz desselben antrat. Im Betriebe befanden sich damals 590 km, doch wurden im Laufe des Jahres 1889 noch 225 km eröffnet, so dass Ende 1889 die gesammten 815 km dem Verkehre übergeben waren; zu bauen bleiben also noch die vertraglich bestimmten 500 km, und zwar 1. eine Linie von einem noch zu bestimmenden Punkte der Reconquistabahn in der Richtung auf Resistencia bis zum 28. Breitengrade (170 km), 2. eine Linie von Santa Fé nach Rosario (161,5 km), 3. eine Linie von Empalme nach Santo Tome (14,9 km), 4. eine Linie von Manuel Galvez nach San Christobal (199,1 km), und 5. eine noch zu bestimmende Linie von 34,5 km Länge. Den Bau dieser 500 km, welche die Gesammtlänge des Provinzialbahnnetzes auf 1 315 km bringen werden, hat die Gesellschaft Fives-Lille übernommen, welche auch den Betrieb bis zur Fertigstellung des ganzen Netzes auf eigene Rechnung führt. Die Verlängerung der Linie von Santa Fé bis zum 28. Breitengrade sichert der Gesellschaft den Zugang zum südlichen Theile des Chaco und zu dem für die Parana-Dampfboote in jeder Jahreszeit brauchbaren Hafen Juarez Celman; die Bahn bildet also die direkte Abzugslinie für alle Erzeugnisse des Chaco, des Staates Paraguay und der Provinz Corrientes nach Santa Fé und Rosario. Die Vorarbeiten befinden sich im Gange, indessen hängt der Bau noch von der zuvorigen Konzessionirung der etwa 100 km langen Strecke vom 28 Breitengrade bis zur Stadt Resistencia seitens der Nationalregierung ab. Die Linie Manuel-Galvez-San Cristobal bietet als Hauptvortheil die Verbindung von Santa Fé und Rosario mit San Christobal, der Kopfstation der im Bau befindlichen Linie nach Tucuman. Die Bauarbeiten sind auf den Linien Santa Fé-Rosario, Empalme-Santo-Tome und Manuel-Galvez-San Cristobal in Angriff genommen worden.

Die Betriebsergebnisse haben 1889 den gehegten Erwartungen nicht entsprochen; heftige Gewitter haben die Wasserläufe übertreten lassen und da die Mehrzahl der Linien theilweise eine zu geringe Höhenlage hat und durch die Englischen Unternehmer zu oberflächlich gebaut ist, so haben dieselben durch die lange Ueberschwemmung grosse Beschädigungen erlitten. Trotz dieser ungünstigen Bedingungen sind die Betriebskosten beinahe gedeckt worden; die Gesellschaft wird sich aber für die Fehlbeträge an die Provinzialregierung halten und hat auch für die Hochwasserbeschädigungen die Haftpflicht der Provinz in Anspruch genommen. Für 1890 hat die Provinzialregierung die Erhöhung der Tarife um durchschnittlich 50 % gestattet, als Entschädigung für die Entwerthung des Papiergeldes. Das Gesellschaftskapital beträgt 10 Millionen Francs; von dem noch 7 500 000 Frcs. einzuzahlen sind; ausserdem sind 1889 noch 165 620 Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs. ausgegeben worden.

Die am 26. Juli 1888 gebildete Französische Gesellschaft der Argentinischen Eisenbahnen (Compagnie Française des Chemins de fer Argentins) hat ebenfalls von der Gesellschaft Fives-Lille die Konzession der Eisenbahn von San Cristobal nach Tucuman erworben; die letztere Gesellschaft hat sich die Ausführung der Bauarbeiten vorbehalten und fördert dieselben, wie der Geschäftsbericht sagt, so kräftig, dass die Bahn noch vor Ablauf der konzessionsmässigen Frist fertiggestellt sein wird. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft beträgt 5 Millionen Francs, von denen noch 3 750 000 Frcs. einzuzahlen bleiben; ausserdem sind 112 000 Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs. ausgegeben worden.

Die über 840 Betriebsmeilen verfügende Buenos Ayres Great Southern Railway erzielte im Betriebsjahre 1889/90 eine Einnahme von 1 282 053 £ (gegen 1 320 458 £ in 1888/89); hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 694 390 (642 255) £, so dass ein Betriebsüberschuss von 587 663 (678 203) £ verblieb. Der am 2. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung ist die Vertheilung eines Gewinnes von 10 % für das Jahr (einschliesslich der geleisteten Abschlagszahlungen) seitens der Verwaltung vorgeschlagen worden. Kennzeichnend für die gegenwärtige Geschäftslage in Argentinien ist es, dass die Mindereinnahmen gegen das Vorjahr keineswegs auf einen Verkehrsrückgang zurückzuführen sind; der Verkehr hat sich vielmehr um etwa 20 % gehoben, während der Reinertrag um 13,35 % gesunken ist. Die Gesellschaft hat also 20 % mehr Arbeit zu liefern gehabt, dafür aber weniger Geld eingenommen; die Gründe für diese ungewöhnlichen Verhältnisse liegen erstens in der Entwerthung des Papiergeldes, welche der Gesellschaft einen Verlust von 94 000 £ verursacht hat, zweitens in der Verminderung der Wollsendungen, welche einem Einnahmeausfall von 70 000 £ gleichkommt, und drittens in den höheren Kohlenpreisen, welche eine Mehrausgabe von 45 000 £ bedeuten. Indessen sind diese Umstände vorübergehender Art, so dass die Gesellschaft bei dem stetig wachsenden Verkehr der Zukunft getrost entgegensehen kann.

Eins der zahlreichen Aushilfsmittel, um den Finanzwirren und -Verlegenheiten ein Ende zu machen, besteht in einem Gesetz, auf Grund dessen alle mit Zinsbürgschaften verbundene Konzessionen für Eisenbahnen und andere öffentliche Arbeiten, bei denen die Unternehmer die Bedingungen der bezüglichen Gesetze bezw. Verträge nicht erfüllt haben, für verfallen erklärt werden sollen. Nach dem „Buenos Ayres Standard" würden auf Grund dieses Gesetzes die Konzessionen für die Linien vom Rio Parana nach Oran und Cartagal, von Villa Maria nach Reconquista, von Ituzaingo nach Posadas, von Buenos Ayres nach dem Riachuelo, von Jujuy nach Bolivia, von Chacari nach Trenquelauquen, von Villa Mercedes nach Rosario und San Nicolas, von Tigre nach San Roque (Corrientes) und von Villaguay nach Colon als verfallen erklärt werden müssen, während bezüglich der Bahnen von Capilla del Senor nach Giles, von Zarate nach Toay, von Nunez nach dem Riachuelo, von San Nicolas nach Rufino (Catamarca), von Tucuman nach Buenos Ayres, sowie bezüglich der Stadtbahn von Buenos Ayres die Frage zweifelhaft ist. Auffallend und für unser Verständniss nicht recht fassbar bleibt hierbei, dass es zu diesem Zwecke überhaupt erst eines neuen Gesetzes bedarf.

Urtheile des Reichsgerichts.

Ist ein durch grossen Andrang des Publikums zur Eisenbahn herbeigeführter Unfall als durch höhere Gewalt veranlasst anzusehen?

Der Werkführer S. wurde am 10. Juni 1888 (Pfingstmontag) Abends nach 10 Uhr auf der Station Stralau-Rummelsburg von einem in den Bahnhof in der Richtung nach Berlin einfahrenden Stadtbahnzuge überfahren und getödtet. Mutter und Tochter haben deshalb aus §§ 1 und 3 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gegen den Fiskus als Betriebsunternehmer auf Schadenersatz geklagt.

Der Fiskus lehnte unter Berufung auf höhere Gewalt jede Haftpflicht ab, indem er behauptete, an jenem Abende sei eine ungewöhnliche Zahl von Personen, welche nach Berlin mit der Bahn zurückkehren wollten, auf dem Perron in Rummelsburg versammelt gewesen, hierbei hätte bei der Einfahrt des erwähnten Zuges in die Station die ganze Menschenmenge sich in wilder Hast auf den Zug gestürzt, und sei S. durch diesen Anprall an den Zug herangedrückt worden und hierdurch verunglückt. — Beide, die erste und zweite Instanz, haben diesen Einwand verworfen.

Der Beklagte legte Revision ein:

Aus den Entscheidungsgründen:

Der Revisionsangriff, welcher lediglich die Einrede der höheren Gewalt betrifft, konnte nicht von Erfolg sein.

Der zweite Richter führt aus, jene Einrede erfordere den Nachweis, dass ein mit aller denkbaren Umsicht unabwendbares Ereigniss den Unfall bewirkt habe: dass es auch bei den zweckmässigsten Einrichtungen nicht möglich gewesen, den Eintritt des betreffenden zufälligen Ereignisses oder dessen Folgen abzuwenden. Als höhere Gewalt könne nur gelten, was auch durch die umsichtigsten Schutzvorrichtungen nicht verhütet werden könne, also menschlicher Kraft und Vorsicht spotte; jedoch kämen bei Aufbietung der äussersten Vorsicht und Sorgfalt und Aufwendung aller zu Gebote stehenden Kräfte nur solche Mittel in Betracht, deren Aufwendung möglich sei, ohne den wirthschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschliessen.

Diese Auffassung des Begriffes der höheren Gewalt entspricht im wesentlichen der Rechtsprechung des Reichsgerichts.

In Anwendung dieser Grundsätze will der vorige Richter zwar vom Betriebsunternehmer nicht verlangen, dieser solle zur Zurückhaltung der andrängenden Massen Militärmacht aufbieten, die ganze Eisenbahnstrecke mit Mauern versehen oder mit Wächtern besetzen. Dagegen habe Beklagter den Beweis weder geführt noch in schlüssiger Weise angetreten, dass das Publi-

kum gegen die aus dem Massenandrange, namentlich an Sonn- und Feiertagen entstehenden Gefahren, nicht auch bei dem Betriebe der Stadtbahn durch Einrichtungen baulicher, betriebstechnischer oder administrativer Natur in höherem Grade geschützt werden könne, als dies im vorliegendem Falle geschehen. Unerheblich sei zunächst der Nachweis, dass die Station Stralau-Rummelsburg nach den von der Landespolizeibehörde getroffenen Anordnungen gebaut sei, da einerseits die Anwendung äusserster Sorgfalt eine selbständige Verpflichtung des Unternehmers darstelle, andererseits es sich nicht blos um bauliche, sondern auch um bautechnische und administrative Einrichtungen handele. Der Einwand des Beklagten, dass die vom ersten Richter erwähnten Schutzvorrichtungen auf den Betrieb der Stadtbahn mit ihren kurzen Haltefristen keine Anwendung finden könnten, und dass auch die zeitweise Einstellung des Billetverkaufes bei der grossen Zahl von mit Retourbillets versehenen Personen erfolglos, aber auch nicht veranlasst gewesen sein würde, weil der Perron 2 350 qm fasse und auf demselben reichlich die doppelte Anzahl der — damals — vorhandenen Personen Platz gefunden haben würde, würde nur dann von rechtlicher Bedeutung sein, wenn es der Widerlegung des Vorwurfes eines Verschuldens des Betriebsunternehmers bedurfte, erscheine aber in keiner Weise als geeignet, die Voraussetzungen der höheren Gewalt darzulegen. In welcher Weise die aus dem Massenandrange für das Publikum entstehenden Gefahren am zweckmässigsten zu beseitigen oder doch zu vermindern, sei eine Frage, die sich der Lösung in einem Rechtsstreite entziehe, deren Beantwortung aber, ungeachtet ihrer grossen Schwierigkeit, die Grenzen menschlicher Kraft und Vorsicht nicht überschreite. Höhere Gewalt liege daher auch nach der Ueberzeugung des Berufungsrichters nicht vor.

Es kann der Revision zugegeben werden, dass die letzten Sätze der Ausführung des Berufungsrichters sehr allgemein gehalten sind und den Anschein erwecken, als ob die Gestaltung des konkreten Falles zu wenig ins Auge gefasst worden sei. Gleichwohl lassen die Urtheilsgründe in ihrem Zusammenhange weder eine Verkennung des Begriffes der höheren Gewalt noch irrthümliche Beurtheilung des Schutzvorbringens des Beklagten ersehen. Der zweite Richter deutet zunächst an, dass die Verwaltung der Stadtbahn von Berlin am Spätabende eines Feiertages das Zusammenströmen einer grossen Masse von Fahrgästen, die möglichst rasch nach Berlin zurückbefördert sein wollten, auf jener Station, sowie die aus dem Ansturm solcher Massen sich ergebenden Gefahren voraussehen konnte, und daher in der Lage war, die zum Schutze des Publikums gegen Beschädigungen erforderlichen Maassregeln zu treffen. Gegenüber der Behauptung des Beklagten, dass drei Beamte und vier Arbeiter zur Aufrechthaltung der Ordnung vorhanden gewesen — während mehrere tausend Personen damals gleichzeitig auf dem Perron versammelt waren —, konnte der zweite Richter ohne Rechtsirrthum, und ohne die Frage zum Austrage zu bringen, welche Vorkehrungen zur Abwehr jeder Gefahr erforderlich gewesen wären, annehmen, dass die Bahnverwaltung das Unzureichende jener Vorkehrung gleichfalls voraussehen und folgeweise geeignetere und wirksamere Maassregeln treffen konnte. Revisionskläger kann sich daher auch nicht auf das Urtheil des zweiten Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. März 1888 — mitgetheilt in der „Wochenschrift" 1888 S. 185 zu 25 — berufen. In dem dortigen Fall war festgestellt, dass die Eisenbahnverwaltung 80 Personen zur Aufrechterhaltung der Ordnung herbeigezogen hatte, und nach den konkreten Umständen angenommen, dass alles geschehen, was nach menschlicher Kraft und Vorsicht geschehen konnte, um Unglücksfälle zu verhüten.

Die Frage, ob ein derartiger, aus dem Eisenbahnverkehr selbst sich entwickelnder Unfall überhaupt als durch höhere Gewalt verursacht im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes angesehen werden könnte, bedarf hiernach keiner Erörterung; denn selbst wenn dieselbe bejaht werden müsste, so ist doch nicht erkennbar, dass die auf der Verneinung der Frage im konkreten Falle beruhende Entscheidung von einem Rechtsirrthum beeinflusst wäre.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 7. Juli 1890.)

Verschiedenes.

Zur Entwickelung der Wasserstrassen in Preussen.

Im Laufe der letzten 10 Jahre (1880/90) sind nach einer Mittheilung des „Reichsanzeigers" zur Regulirung der grossen und kleinen Ströme des Landes 61 152 000 *M.*, für Unterhaltung jener Ströme 74 812 000 *M.*, für sonstige Regulirungen der Wasserstrassen einschl. der Aufwendungen für Kanäle, Brücken usw. 47 142 000 *M.*, im ganzen also 183 106 000 *M.* für Wasserbauten aufgewendet worden.

Aber auch der Herstellung künstlicher Wasserstrassen hat die Staatsregierung in umfassendster Weise ihre Fürsorge zu theil werden lassen. Denn mit nicht weniger als rund 180 Millionen Mark sind zur Zeit die Finanzen des Staates allein an den Kosten der theils in der Ausführung begriffenen, theils zur Ausführung demnächst bestimmten grossen Kanalprojekte betheiligt. Von diesen Kostenbeiträgen entfallen auf: den Nord-Ostseekanal 50 000 000 *M.*, den Oder-Spreekanal 12 600 000 *M.*, die Regulirung der Oder und Spree 26 300 000 *M.*, den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen 59 825 033 *M.*, die Weichselbauten 20 000 000 *M.*, die Vertiefung der Haffrinne von Königsberg nach Pillau 7 300 000 *M.*, die Kanalisirung der Fulda 3 348 250 *M.*

Die Einführung der Dampfheizung auf den Nordamerikanischen Bahnen.

Dieselbe hat in neuerer Zeit bedeutende Fortschritte gemacht. Nach den „Engineering News" waren im Winter 1889/90 ein Viertel, und zwar 7 391 von insgesammt rund 30 000 Personenwagen mit durchgehender Dampfheizung von der Lokomotive aus versehen. Auf 13 630 Betriebskm Bahnlänge waren alle, auf 17 600 km mindestens die Hälfte, auf 28 200 km 10—50 % aller Wagen mit Dampf geheizt, während auf weiteren 87 800 km dahin zielende Versuche betrieben wurden. Die Zahlen sind das Ergebniss von Rundfragen seitens des vorgenannten Blattes bei den verschiedenen Bahnverwaltungen. Das Blatt fügt hinzu, dass „der durch diese Angaben bekundete Fortschritt viele, welche die Dampfheizung noch im Versuchsstadium wähnen, ebenso überraschen werde, wie der schnelle Fortgang in der Einführung von Luftbremsen für Güterzüge und selbstthätigen Kuppelungen", und knüpft daran die launige Bemerkung, dass hoffentlich nach 3 Jahren die Sache so weit gediehen sein werde, dass alsdann die entbehrlich gewordenen Oefen und sonstigen besonderen Heizvorrichtungen nach Europa verpflanzt werden können, um die frostigen Wagen der Englischen und einiger Festlandbahnen zu heizen. Bekanntlich ist man in England über den Gebrauch von Heisswasserpfannen als Fusswärmer noch nicht hinausgekommen. („Centralbl. der Bauverw.")

Die Meereskabel der Welt.

Nach einem Berichte des internationalen Büreaus der Telegraphenverwaltung, welchen die „Railway News" mittheilt, haben die unterseeischen Telegraphenkabel auf der ganzen Erde eine Länge von 120 070 nautischen Meilen oder 222 370 km; von diesem Netze sind 12 524 Meilen unter staatlicher Verwaltung und 107 546 Meilen im Eigenthum verschiedener Privatgesellschaften. Die Totalkosten dieser Kabel sind mit nahezu 200 Millionen Dollar zu veranschlagen. Der bedeutendste Besitz entfällt auf die Eastern Telegraf Co., deren Netz von England bis Indien reicht und allein 21 850 nautische Meilen umfasst. Die weitere, ostwärts gerichtete Ergänzung des Netzes dieser Gesellschaft umfasst nochmals 12 958 nautische Meilen. Im letzten Jahre wurden die Linien des Westafrikanischen Kabels vollendet, dieselben sind erst vor 6 Jahren von Cadix aus in Angriff genommen worden und reichen derzeit bis in die Capstadt. Es ist daher Afrika jetzt von beiden Seiten mit unterseeischen Kabeln umgeben, welche viele Küstenpunkte verbinden; die Länge dieses Ringes beträgt über 17 000 nautische Meilen oder etwa 31 500 km. Sowohl die Britische als auch die Französische, Spanische und Portugiesische Regierung haben an dessen Herstellung Antheil genommen. Im Nordatlantischen Ozean sind nicht weniger als 11 Kabel verlegt; sämmtliche wurden erst seit 1870 hergestellt und sind dermalen von 5 Gesellschaften betrieben. Die Gesammtlänge dieser Nordatlantischen Kabel beträgt, einschl. der Küstenverbindungen, über 30 000 nautische Meilen oder 55 500 km.

Die Stadt Bessemer.

Dieselbe ist die jüngste Schöpfung des Amerikanischen Unternehmungsgeistes, die nur auf den allerneuesten Landkarten steht. Noch im Jahre 1887 war die Stelle, wo sich die nach dem grossen Erfinder auf dem Gebiete des Eisenhüttenwesens benannte Stadt im Staate Alabama, mittewegs zwischen Neworleans und Louisville, erhebt, mit dichtem Urwald bedeckt. Nach kaum 4 Jahren ist nun das stille Thal, wie „Engineering" meldet, bereits in eine Stätte menschlichen Schaffens verwandelt. Die Stadt besitzt selbstverständlich Schulen, Kirchen, ein Rathhaus, Banken, Läden aller Art, mehrere Zeitungen und Eisenbahnen. Die Hauptsache, um die sich alles dreht, sind aber die 900 Cokesöfen und das mächtige Walzwerk. Woher dieses rasche Emporblühen? Das Geheimniss liegt in der unmittelbaren Nähe der Rohstoffe der Eisenfabrikation: Kohle, Erze und Kalk. Diese Stoffe sind dort so billig, hauptsächlich infolge des Wegfalls der Fracht, dass Bessemer 1 t Gusseisen um 16 *M.* billiger liefert als Pittsburg.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Thüringischer Verband und Thüringischer Verbands-Verkehr. Am 10. November d. J. tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif Heft 1 für den Sächsisch-Thüringischen Verband in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Verkehrsstellen käuflich zu erlangen ist, enthält Bestimmungen über die Beförderung von Getreide und Kleie in Wagenladungen in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung), ferner Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Verkehrsstellen Cunewalde und Elstra der Sächsischen Staatsbahn und Emleben und Grosszschocher des Direktionsbezirks Erfurt, endlich Ausnahme-Frachtsätze für Mauersteine etc. zwischen Gera Sächs. Staatsbahn und Gera-Pforten einerseits und Stationen der Weimar-Geraer Bahn (gültig ab 10. September 1890) und Jena Saalbahn (gültig ab 10. November 1890) andererseits. Mit dem 10. November d. J. kommt gleichzeitig für die Beförderung von Steinen (gebrannten und rohen) in ganzen Wagenladungen zwischen Jena Saalbhf. und Gera W. G. Bhf. ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,18 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 30. Oktober 1890. (2409)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1891 treten an Stelle der im Heft 8 des Verbands-Gütertarifs (Badisch-Pfälz. Verkehr) für die Beförderung von Strassendeckmaterial von Rammelsbach (Steinbruch) nach Durlach und Karlsruhe vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 24 anderweite erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche das diesseitige Güter-Tarifbüreau, sowie das Tarifbüreau der Pfälzischen Eisenbahnen nähere Auskunft gibt.

Karlsruhe, den 31. Oktober 1890. (2410)
Die Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Zu den vom 1. April d. J. gültigen Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau werden mit Gültigkeit vom 1. November d. J. die Nachträge 3 und 2 herausgegeben, welche u. a. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Freystadt Ndr. Schl.-Sagan, Waltersdorf-Reisicht und Glatz-Rückers-Reinerz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie theils anderweite, ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Gross-Gorzütz, Beuthen a. O., Freystadt Ndr. Schl., Fröbel, Neusalz a. O. und Tschöplau desselben Direktionsbezirks und endlich neue Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, gewährten Frachtsätze für Ausfuhrgüter über Binnenstationen enthalten.

Die Entfernungen für die Stationen Alt-Heide, Küpper, Nieder-Altwilmsdorf und Rückers-Reinerz treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Glatz-Rückers-Reinerz bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Station Küpper ab in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 30. Oktober 1890. (2411)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. Dezember d. J. ab werden Konverterschlacken in allen Verkehren, an welchen Strecken oder Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betheiligt sind, ausschliesslich jedoch des Bayerisch-Sächsischen und des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs, nur dann zu den seither auch für Konverterschlacken gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eisenerz etc. abgefertigt, wenn sie als „Konverterschlacken, eisenhaltige, zur Verhüttung" bezeichnet sind.

Für „rohe oder gemahlene, phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken)" kommen die theilweise höheren Frachtsätze der Ausnahmetarife für Düngemittel etc. oder, soweit solche nicht bestehen, die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung.

Köln, den 31. Oktober 1890. (2412)
Namens aller betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 21 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für die Stationen der Strecke Hannover-Visselhövede des Direktionsbezirks Hannover, sowie für die Stationen der Strecke Dömitz-Lübtheen-Ludwigslust der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und für Lübeck im Verkehr mit einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, Aufnahme der Stationen der Prignitzer Bahn in den Ausnahmetarif 21 für Düngemittel etc. sowie einzelner Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif 28 für Dextrin und Stärke etc., Aenderungen und Ergänzungen zu den Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. Oktober 1890. (2413)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. ab kommt im Nachtrag IX zum Gütertarife für oben bezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Chausseehaus des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (gültig vom 15. November l. J. ab), sowie für Eschenau und Schadeck der Kerkerbach-Eisenbahn, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 2 für Palmöl, Nr. 13 für Ausfuhr-Stückgüter, Nr. 22 für Dextrin, Stärkemehl etc. zur überseeischen Ausfuhr und die neuen Ausnahmetarife 23 für Petroleum, Petroleumäther, Naphta, Rüböl und Leinöl, 24 für verschiedene Artikel des Spezialtarifs I, 25 für verschiedene Artikel des Spezialtarifs II und 26 für verschiedene Artikel des Spezialtarifs III.

Durch diesen Nachtrag werden die im Niederdeutschen und Westdeutschen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der früheren Unterelbeschen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn andererseits aufgehoben. (2414)

Frankfurt a/M., den 31. Oktober 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Am 10. November l. J. gelangen für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B zwischen Altstetten bei Zürich und Reuth (Sächsische Staatsbahn) die nachverzeichneten Frachtsätze zur Einführung:

bei Ladungen von
5 000 kg oder Frachtzahlung hierfür . . . . . 585 Cts.
10 000 „ oder Frachtzahlung hierfür . . . . . 518 „
für 100 kg.

Dresden, den 30. Oktober 1890. (2415)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 10. November d. J. tritt die Station Halsbrücke der Sächsischen Staatsbahnen in den direkten Verkehr mit Hamburg B.

Der Frachtberechnung wird eine Entfernung von 484 km zu Grunde gelegt.

Dresden, am 28. Oktober 1890. (2416)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Be- und Entladefristen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit Genehmigung der K. K. Generalinspektion der Oesterr. Eisenbahnen, Zahl 18814/III vom 24. Oktober l. J. wird für den Bereich der gesellschaftlichen Oesterreichischen Linien die den Parteien für das Beladen resp. Entladen von Güterwagen tarifmässig zugestandene Frist von zwölf Tagesstunden, vom 3. November l. J. angefangen, bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Februar 1891 auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 2. November 1890. (2417)

---

3. Verkauf von Altmaterialien

Am Dienstag, den 18. November d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unseren Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i. Pom., Schivelbein, Belgard, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissionsanzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

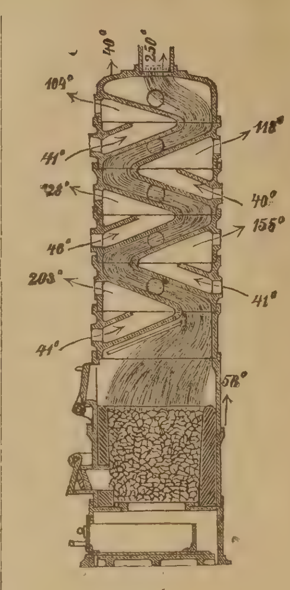
Stettin, den 28. Oktober 1890. (2418J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg).

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Ingenieuren, Architecten, Oekonomen, Inspectoren, Reisenden u. A. wird unter Zusicherung strengster Discretion und feinster Bedienung durch Empfehlung, bezw. Verkauf von Bedarfs-Artikeln der Landwirthschaft, des Maschinenbetriebs und Baufachs lohnender Nebenverdienst nachgewiesen. Versieg. Offerten erbeten unter C. T. 452 an

Rudolf Mosse, Magdeburg.





Circulir-Oefen.

Patent Hohenzollern Nr. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten in vier Grössen hergestellt, und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes von 10° Cels. einer von

800 mm Dtr. für 5000 cbm Inhalt.
650 „ „ „ 3500 „ „
500 „ „ „ 2000 „ „
350 „ „ „ 1000 „ „

Mit Ausnahme der Oefen von 350 mm Dtr. werden die Oefen auch ohne Regulirfüllvorrichtung geliefert. Alle Oefen sind mit Chamottesteinen auszumauern.

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffect und sind bereits mehrere 1000 Stück im Betriebe.

Maschinenfabrik
HOHENZOLLERN,
Düsseldorf.



Specialfabrik
Heizungs- & Lüftungsanlagen

Dampfkochereien. Dampftrocknereien. Desinfectionsanlagen.

Gebrüder Demmer
Eisenach.

Wannenbäder. Volksbrausebäder. Oeffentl. Badeanstalten.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim

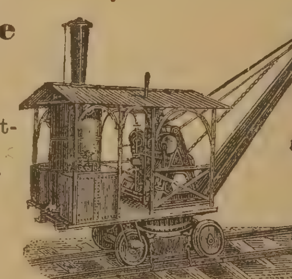
liefert als langjährige Specialität:

Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art

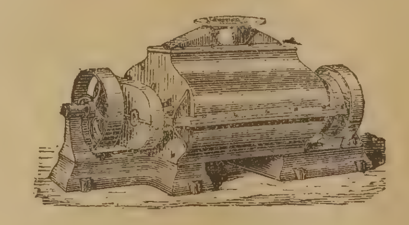
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen.
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.

Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf- und hydraulischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend.
(D. R.-P. 30391.)

Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat (D. R.-P. 1525).
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.



Rootsgebläse,
Feldschmieden,
Schmiedeherde.



Materialprüfungsmaschinen.

Zählapparate.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 88. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 8. November 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Von München nach Glasgow.

III.

Von London nach Schottland führen drei durchgehende Schnellzugverbindungen, nämlich die westliche der London & North Westernbahn über Crewe und Carlisle, die mittlere der Midlandbahn über Derby und Carlisle und die östliche der Great Northernbahn über York und Newcastle. Die Londoner Termini dieser 3 Linien, die Euston, St. Pancras und Kings Cross Stationen, liegen an der Euston Road neben einander. Die Schnellzugfahrzeiten und auch die Fahrpreise sind von London nach Glasgow auf allen 3 Linien dieselben, obwohl die Bahnlänge über die erste der genannten Linien 69 km und über die zweite Linie 30 km kürzer ist, als auf der Ostküstenlinie, welche von London bis Glasgow 444 Englische Meilen oder 714 km misst. Eine Fahrkarte kostet I. Klasse 58 ℳ, II. Klasse 45,25 ℳ und III. Klasse 33 ℳ; eine Rückfahrkarte 110,25, bezw. 85 und 62,90 ℳ. Ausserdem werden in Kings Cross Touristenkarten nach Schottland abgegeben, welche bis Ende des Jahres für alle Züge Gültigkeit haben und wobei die Fahrt von London bis Glasgow und zurück in der III. Klasse nur 52 ℳ, oder 3,64 ₰ auf das Kilometer kostet. Theils um Geld zu sparen, theils um die III. Wagenklasse zu erproben, löste ich eine solche Touristen-Rückfahrkarte und bestieg den berühmten „Special Scotch Express“, auch „Flying Scotsman“ genannt, welcher um 10 Uhr Morgens von Kings Cross abfährt und Abends 8 Uhr in Glasgow anlangt. Auf dieser Fahrt hält der „Fliegende Schottländer“ nur 5 Mal, in Peterborough, Grantham, York (Mittagstisch), Newcastle und Edinburg, und wenn für diese Aufenthalte zusammen eine Stunde gerechnet wird, was bei dem starken Personenverkehr im Monat August zutrifft, so werden die 714 km in 9 Stunden netto, bezw. mit einer mittleren oder reinen Fahrgeschwindigkeit von rund 80 Stundenkm zurückgelegt. Früher, zur Zeit des letztjährigen Wettrennens mit der Westlinie, wurde diese Strecke sogar mit einer Stunde weniger Fahrzeit abgefahren, oder mit 90 Stundenkm im Mittel; allein die Durchführung dieses Schnelldienstes war während der lebhaftesten Reisezeit stets mit Schwierigkeiten und daher Verspätungen verbunden, während auch der übrige Verkehr darunter zu leiden hatte. Die Steigungen und Gefälle der Ostküstenlinie sind mit Ausnahme kurzer Strecken bei den Bahnhöfen in London, Edinburg und Glasgow nicht über 1:200. Bei der Einfahrt in den Queen Street Terminus von Glasgow wird eine schiefe Ebene im Neigungsverhältniss von 1:30 mit Seilbetrieb

befahren. Der „Fliegende Schottländer“ fährt im Sommer mit 10 bis 12 grossen, meistens dreiachsigen Wagen und stellenweise mit einer indizirten Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometer.

Mein Wagen der Great Northernbahn, Nr. 44 A, war nach dem Durchgangssystem mit Seitengang und seitlichen Kupeethüren angeordnet und lief auf 3 Achsen, wovon die mittlere seitlich verschiebbar war. Der Wagenkasten fasste in 5 geräumigen Abtheilungen mit je 6 Sitzplätzen 30 Personen und hatte ein Eigengewicht von 13 050 kg, oder von 435 kg auf den Sitzplatz. Ferner waren 2 Aborte mit Waschbecken, frischem Wasser, welches mittelst einer kleinen Handpumpe erhältlich war, Seife und reinlichen Handtüchern vorhanden. Der in Doncaster erbaute Wagen war mit der Westinghouse-Bremse und mit Gasbeleuchtung ausgerüstet. Die innere Ausstattung des in den einzelnen Abtheilungen vortrefflich gepolsterten und ventilirten Wagens kann thatsächlich auf eine Eleganz Anspruch machen, die sonst in dieser Wagenklasse selten zu treffen ist, während der Wagenlauf ebenso sanft wie derjenige des früher beschriebenen South Easternwagens war. Die dreiachsigen Wagen I. Klasse dieses Zuges hatten bei 22 Sitzplätzen ein Eigengewicht von 14 400 kg oder von 654 kg auf den Sitzplatz, und diejenigen II. Klasse wogen bei 40 Sitzplätzen 15 000 kg oder 375 kg auf den Sitzplatz. Bei dem neuen Wagen III. Klasse ist also in der That weniger an Gewicht gespart worden, als bei den Wagen II. Klasse. In Nr. 20 S. 213 d. Ztg. ist „Ein Wort zu Gunsten unserer III. Wagenklasse“ gesprochen worden, welches in obigem eine weitere Begründung und Unterstützung finden wird. Im übrigen gehen die Englischen Gesellschaften, welche in den Schnellzügen alle 3 Wagenklassen führen, mit Einstellung derartig bequemer Wagen III. Klasse nur sparsam zu Werke; beim „Fliegenden Schottländer“ werden beispielsweise nur Fahrkarten III. Klasse für die durchgehende Reise von London nach Schottland ausgegeben. Auf der Rückreise von Edinburg nach London fuhr ich mit meiner Touristenkarte und anderen Fahrgästen III. Klasse in der II. Wagenklasse, natürlich ohne Zusatzgebühr, weil die III. Wagenklasse bereits besetzt war. Auch traf unser Zug mit einer vollen Stunde Verspätung in Kings Cross ein.

In Nr. 73 S. 719 d. Ztg. ist unter dem Titel „Grosse Eisenbahn-Personenwagen“ schon auf die Uebelstände der Durchgangswagen mit Seitengängen verwiesen worden, und habe ich ähnliche Beobachtungen wieder bei dem oben beschriebenen Englischen Great Northernwagen machen können. Der Seitengang, an und für sich zu schmal, war stets mit Gepäckstücken verstopft; ausserdem waren in dem Seitengang wieder Abtheilungsthüren angebracht, so dass der Durchgang bezw. der Zugang zu den Aborten und Wascheinrichtungen sehr verwickelt war. Dasselbe gilt von den neuen Seitengangwagen mit doppelten Drehgestellen, welche neuerdings von den Belgischen Staatsbahnen für den internationalen Dienst Ostende-Italien via Gotthard eingeführt wurden, obgleich zugestanden werden muss, dass diese Wagen im übrigen mit allen Bequemlichkeitsrücksichten für lange Streckenfahrten konstruirt worden sind. Diese Belgischen Wagen Nr. 6003 bis 6015 haben zwei Abtheilungen I. Klasse zu 6 und drei Abtheilungen II. Klasse zu 8 Sitzplätzen und wiegen 23 500 kg oder 653 kg auf den Sitzplatz. Die grössten Abmessungen sind: Länge mit Buffern 15,33 m, Breite 3 m, Kupeehöhe 2,21 m. Die Entfernung von Mitte zu Mitte der Drehgestelle beträgt 9,1 m und der Achsenstand eines Drehgestells 2,2 m.

Im Anschluss hieran mögen einige Bemerkungen hinsichtlich der Verwendung dreiachsiger Wagen im allgemeinen folgen. Ein dreiachsiger Eisenbahnwagen mit langen Achsenständen kann nur auf einem festen und stabilen Geleise, wie in England üblich, korrekt und sicher laufen und würde auf den meisten Amerikanischen Bahnen gar nicht verkehren können; denn bei einem solchen Wagen ist wohl eine Gliederung des Gehwerkes im horizontalen, nicht aber auch im vertikalen Sinne erreichbar, wie bei den Amerikanischen Drehgestellen mit Universalbewegung. Den wahren Maassstab für die Gangart eines Eisenbahnfahrzeuges, Wagen oder Lokomotive, bildet stets ein schlechtes Geleis. Auch das beste Geleis kann durch Witterungseinflüsse oder plötzlich eintretende Naturereignisse stellenweise beschädigt werden, und ein Eisenbahnzug wird alsdann um so weniger entgleisen, je grösser die Beweglichkeit und je besser die Auflage des Gehwerks der einzelnen Fahrzeuge ist. Als die ersten Amerikanischen Bahnen mit den steifachsigen Englischen Maschinen und Wagen betrieben wurden, waren Entgleisungen an der Tagesordnung. Mit der Einführung von dreiachsigen Güter- und Personenwagen, welche ein Mittelding zwischen dem steifen zweiachsigen und dem vierachsigen Drehgestellwagen bilden, ist man auf halbem Wege stehen geblieben und es ist so nur ein halbes und unvollkommenes Werk entstanden. In einem Vortrage „Mittheilungen über Betriebsmittel für Schnellzüge“, gehalten im „Verein Deutscher Maschineningenieure“ zu Berlin am 22. Oktober 1889, bemerkte Eisenbahndirektor Büte in Magdeburg sehr richtig: „Naturgemäss kann bei dreiachsigen Wagen auch bei vollkommenster Konstruktion und Unterhaltung nicht ein so völlig ruhiger und sanfter Gang erreicht werden wie bei vier- oder sechsachsigen Drehgestellwagen, welche in neuerer Zeit auch in Deutschland mehrfach zur Anwendung gekommen sind.“

Die Schottischen Schnellzüge werden in 4 Maschinenläufen von London nach Glasgow befördert, indem in York, Newcastle und Edinburg Maschinenwechsel stattfindet. (Auf der gleich langen Strecke München-Herbesthal wurden, wie wir oben gesehen haben, doppelt so oft, nämlich 6 Mal Maschinen gewechselt.) Die Schnellzuglokomotive der Great Northernbahn, welche den Zug bis York beförderte, war von der sogen. „Acht Fuss-“Type, ein Englischer Schnellläufer ersten Ranges. Die in den eigenen Werkstätten der Gesellschaft zu Doncaster gebaute Maschine hat eine freie Triebachse mit Rädern von 8 Englischen Fuss oder 2,44 m Durchmesser, ein vorderes zweiachsiges Drehgestell und eine hintere feste Laufachse. Die aussenliegenden Cylinder haben 460 mm Durchmesser und 710 mm Hublänge. Die feuerberührte Heizfläche beträgt 97 m² und die Rostfläche 1,64 m². Im betriebsfähigen Zustande ist das Drehgestell mit 17,5 t, die Triebachse mit 17 t und die Laufachse mit 10,5 t belastet; das Dienstgewicht der Maschine ist somit 45 t. Der dreiachsige Tender wiegt mit vollen Vorrathsräumen 33 t. Von York bis Edinburg fährt der Zug über die North Easternbahn, und zwar bis Newcastle mit einer der neuen Schnellzug-Verbundlokomotiven Nr. 1326 aus den Werkstätten der North Easternbahn zu Gateshead. Diese Lokomotiven, mit welchen eine Leistung von über 1 000 Pferdestärken indizirt worden ist, sind mit der Anfahrvorrichtung „Worsdell-von Borries“ versehen und gehören überhaupt zu den mächtigsten Schnellzugmotoren, welche gegenwärtig in England laufen. Dieselben haben ein vorderes zweiachsiges Drehgestell mit 15 t, eine freie Triebachse mit 17,5 t und eine hintere feste Laufachse mit 10,5 t Schienendruck, zusammen 43 t im Betriebszustande. Die innenliegenden Cylinder haben 508 bezw. 660 mm Durchmesser und 610 mm Hublänge. Der Triebraddurchmesser beträgt 7 Englische Fuss oder 2,14 m, die Heizfläche 104,6 m² und die Rostfläche 1,6 m². Der dreiachsige Tender wiegt mit 14 t Wasser 34 t. Die 130 km lange Strecke York-Newcastle wurde in 90 Minuten gefahren. Von Newcastle bis Edinburg wurde der Zug von einer zweifach gekuppelten North Easternbahn-Schnellzuglokomotive mit vorderer Laufachse geführt. Diese Maschine, Nr. 901, hatte ebenfalls innenliegende Cylinder von 432 mm Durchmesser und 610 mm Hublänge, Triebräder von 2,14 m Durchmesser, eine Heizfläche von 109,7 m² und eine Rostfläche von 1,5 m². Die Maschine wiegt unter Dampf 40 t, wovon 27,5 t Adhäsionsbelastung, während der dreiachsige Tender mit 12 t Wasser 30 t wiegt. Ausserdem verkehren auf dieser Strecke ebenfalls Schnellzuglokomotiven mit freier Triebachse und von noch etwas stärkerer Bauart, als

soeben beschrieben. Die Schnellzuglokomotive der North Britishbahn, welche den Zug nach Glasgow brachte, hatte ein vorderes zweiachsiges Drehgestell, zwei gekuppelte Triebachsen und einen dreiachsigen Tender.

Die Englischen Lokomotiven haben immer sehr tiefe Feuerbüchsen, in welchen die beste Steinkohle auf mässigen Rostflächen verbrannt wird. Im Gegensatz zu dieser Praxis werden die Belgischen Lokomotiven meistens mit Staubkohlen, sogen. „Menus“ geheizt, welche eine dünne Kohlenschicht und sehr grosse Roste bedingen. Der Kohlenverbrauch der besten Englischen Schnellzuglokomotiven beträgt bei starker Belastung durchschnittlich nicht über 7,5 kg für 1 km. Die Hauptverhältnisse der bisher besprochenen Schnellzuglokomotiven sind in nachstehender Zusammenstellung übersichtlich geordnet und zwar nach den gefälligen Angaben der betreffenden Maschinenverwaltungen.

Hauptverhältnisse der Schnellzuglokomotiven.

Eisenbahnverwaltung	Erbauer der Lokomotive	Streckenlauf der Lokomotive	Cylinder		Kessel			Triebräder		Achsenstand		Gewicht		Tender		
			Durchmesser mm	Hublänge mm	Heizfläche (feuerberührte) m²	Rostfläche m²	Ueberdruck Atm.	Anzahl	Durchmesser mm	Gesammt- mm	Fester mm	Gesammt- t	Adhäsions- t	Kohlen t	Wasser t	Gewicht (voll) t
Bayerische Staatsbahnen	J. A. Maffei, München	München-Aschaffenburg	406	610	88,4	1,6	10	4	1850	4260	4260	36	24	3	10,4	28
Hessische Ludwigs-Eisenbahn	Maschinenfabrik Esslingen	Aschaffenburg-Darmstadt	435	610	100,66	1,16	9	4	1850	4500	4500	35	22	3,5	10	28
desgl.	A. Borsig, Berlin	Darmstadt-Bingerbrück	432	560	90,77	1,71	9	4	1850	4400	4400	38	26,5	3,5	10	28
K. Eisenbahndirektion (linksrheinische)	Henschel & Sohn, Cassel	Bingerbrück-Herbesthal	400	560	103,23	1,87	10	4	1730	4500	4500	35,7	24	4	10,5	28,5
Belgische Staatsbahnen	Société de Haine-St. Pierre	Herbesthal-Malines	435	610	106,7	3,2	10	4	2000	5150	2650	44	31	4	12	30
desgl.	Société John Cockerill, Seraing	Malines-Ostende	500	600	124,6	4,8	10	4	2100	6560	2160	49,2	26,1	4	12	30
South Eastern Railway	Werkstätte in Ashford	Dover-London	482	660	94,8	1,56	10,5	4	2140	6450	2600	42	28,5	4	12	30,5
Great Northern Railway	Werkstätte in Doncaster	London-York	460	710	97,0	1,64	10,5	2	2440	6790	2500	45	17	5	13	33
North Eastern Railway	Werkstätte in Gateshead	York-Newcastle	508/660	610	104,6	1,6	12	2	2140	6680	2600	43	17,5	5	14	34
desgl.	desgl.	Newcastle-Edinburg	432	610	109,7	1,5	12	4	2140	4900	4900	40	27,5	4	12	30
North British Railway	Werkstätte in Cowlairs	Edinburg-Glasgow	432	660	95,3	1,57	10	4	2000	6500	2500	43,5	29,3	5	12	32

Ausser der ruhigen Fahrt bei hoher Geschwindigkeit, welche ein beängstigendes Gefühl gar nicht aufkommen lässt, bieten die genannten Englischen Schnellzugverbindungen dem Reisenden noch folgende Erleichterungen und Bequemlichkeiten, die allerdings erst infolge des scharfen Mitbewerbes unter den einzelnen Gesellschaften entstanden sein mögen. Bestimmte Tageszüge führen Restaurationswagen, in denen ein gutes Mittagessen für 3,50 *M.* erhältlich ist, auch werden in einigen Bahnhöfen Körbchen mit kalten oder warmen Speisen für 2,50 *M.* abgegeben, mit 50 ₰ Zuschlag für ein Glas Bier oder Rothwein. Die Reisenden I. Klasse können bei den Nachtzügen Schlafwagenkarten gegen eine Gebühr von 5 *M.* lösen; ausserdem können ganze Familienwagen mit Salon und Wascheinrichtungen gemiethet werden. Sehr empfehlenswerth sind besonders für Fremde die grossen, mit allen modernen Bequemlichkeiten ausgestatteten Eisenbahnhotels, welche von den Bahnen selbst betrieben werden. Das Reisegepäck wird gratis nach dem Bahnhotel gebracht, und kann man sich unentgeltlich ein Zimmer telegraphisch vorausbestellen. In einem solchen Hotel, welches an Reinlichkeit und Eleganz in Küche und Keller nichts zu wünschen übrig liess, zahlte ich in Glasgow für das Zimmer 3,50 *M.*, und für das reichliche „Table d'hôte Frühstück“, welches von 8 bis 9 Uhr servirt wird, 2,50 *M.* Das abends eingenommene Diner kostet 4 *M.* Trinkgelder sind in England nicht gebräuchlich. Sämmtliche Englischen Bahnbuffets sind vorzüglich bewirthschaftet, und zeichnen sich in vortheilhafter Weise vor jenen aus, welche der Reisende beispielsweise auf den Belgischen Staatsbahnen in Verviers oder Ostende findet, die übrigens schon durch das oft unvermeidliche Geldwechseln und die üblichen Zollplackereien einen sehr widerlichen Beigeschmack haben. Bei der Ankunft in einem Englischen Seehafen wird das Handgepäck nicht mehr durchsucht, und diese, besonders zur Nachtzeit fühlbare Erleichterung des internationalen Personenverkehrs dürfte wohl auf dem Festlande ebenfalls zu erreichen sein.

Die Fahrt von London nach Glasgow auf der Ostküstenlinie führt über die blühenden Gefilde der Grafschaften von Northampton, Linkoln, York, Durham und Northumberland, mit hoch entwickeltem Ackerbau und vielseitiger Industrie. Die Einfahrt in den Bahnhof von Darlington wird durch ein eigenartiges Monument bezeichnet; es steht nämlich da auf steinernem Sockel eine der ehrwürdigen Originallokomotiven, mit welchen 1825 die Bahn von Stockton nach Darlington eröffnet wurde. Ein grossartiges Panorama von Verkehr und Industrie eröffnet sich bei der Einfahrt in Newcastle über die 420 m lange „High Level Bridge“, welche von Robert Stephenson erbaut, über den Tyne von Gateshead nach Newcastle führt. Weiter nach Norden ziehend, nähert sich die Bahnlinie immer mehr der See und führt bei der früheren Grenzfestung, unmittelbar der Brandung der Nordsee oder wie der Engländer sagt, des „German Ocean“ entlang. Bei Berwick überschreitet die Bahn mittelst eines 600 m langen Viaduktes den Tweed welcher die natürliche Grenze zwischen England und Schottland bildet. In Edinburg sind die Bahnhofsverhältnisse noch sehr primitiver Natur und dem heutigen Verkehr durchaus nicht mehr entsprechend. Es sind deshalb dort grosse Umbauten geplant: inzwischen entschädigt uns der Ausblick auf die alte Felsenburg und die romantische Umgebung. Die Bahn nach Glasgow folgt nun durch Linlithgow der Meeresbucht von Forth entlang, bald zeigen sich in der Ferne die Umrisse der mächtigen Eisenbahnbrücke über den Forth — ein stählern Netzwerk von Titanenhänden gewoben —, welche letzten März eröffnet die kürzeste Verbindung Edinburgs mit Perth, Dundee und dem Schottischen Norden vermittelt. Die Brücke hat mit

Einschluss der beidseitigen Fluthöffnungen eine Länge von rund 2,5 km. Die Grösse der zwei mittleren Spannweiten von je 582 m, zwischen Pfeilermitten gemessen, wird am besten damit veranschaulicht, wenn man zwei Pariser Eiffelthürme in die Wagerechte gelegt denkt, welche dann, sich mit den Spitzen berührend, zusammen etwa einer Spannweite der Forthbrücke gleichkommen. Noch eine Stunde Fahrt und die Riesenschlote und Hochöfen verkündigen weithin das ersehnte Endziel unserer Reise — Glasgow!

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Von der geschäftsführenden Verwaltung ist an sämmtliche Vereins-Verwaltungen das nachstehende Rundschreiben vom 4. November d. J., Nr. 4209, betreffend die Erklärungen der Vereins-Verwaltungen über die von der diesjährigen Vereins-Versammlung gefassten Beschlüsse gerichtet worden:

Nachdem die in unserem Rundschreiben vom 6. August d. J. Nr. 3267 festgesetzte Frist zur Erhebung wirksamen Widerspruchs gegen die durch jenes Rundschreiben der Abstimmung unterstellten Beschlüsse der zu Dresden am 30., 31. Juli und 1. August d. J. abgehaltenen Vereins-Versammlung verstrichen ist, beehren wir uns, das Resultat der Abstimmung ergebenst mitzutheilen.

Gegen den Beschluss VII (zu Nr. VI der Tagesordnung), betreffend den Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Bestimmungen in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens, hat die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn Widerspruch erhoben, welche die Frage des Bedürfnisses einer Aenderung der betreffenden Bestimmungen verneinen zu müssen glaubt. —

Dieser Widerspruch ist indessen wirkungslos, da die Böhmische Nordbahn nur über 3 Stimmen (also bei weitem nicht über das zur Ablehnung eines Vereins-Beschlusses erforderliche Zehntel sämmtlicher im Verein vertretenen Stimmen) verfügt.

Gegen die unter Nr. XVII (zu Nr. XIV der Tagesordnung) gefassten, den Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen betreffenden Beschlüsse ist Widerspruch erhoben worden und zwar:

a) gegen den Beschluss Nr. 1: von den Verwaltungen der Badischen und der Württembergischen Staatseisenbahnen, der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn, der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahnen und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, welche zusammen über 32 Stimmen verfügen;

b) gegen den Beschluss Nr. 2: von den Verwaltungen der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen, welche zusammen über 15 Stimmen verfügen;

c) gegen den Beschluss Nr. 3: von den vorstehend unter a bezeichneten Verwaltungen der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen, der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn, der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahnen, der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie ferner von der Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, welche zusammen über 37 Stimmen verfügen.

Die Gesammtzahl der im Verein vertretenen Stimmen beträgt 347, so dass zur Ablehnung eines Vereins-Beschlusses 35 Stimmen nöthig sind.

Da den Beschlüssen Nr. 1 und 2 nur von 32 bezw. 15 Stimmen widersprochen ist, das zur wirksamen Ablehnung eines Vereins-Beschlusses erforderliche Zehntel sämmtlicher im Verein vertretenen Stimmen also nicht erreicht wird, ist der Widerspruch gegen diese Beschlüsse wirkungslos und es sind dieselben als angenommen zu betrachten, während der Beschluss Nr. 3 — gegen welchen 37 Stimmen abgegeben sind — gefallen ist.*)

Gegen die übrigen durch unser Rundschreiben vom 6. August d. J. Nr. 3267 zur Abstimmung verstellten Beschlüsse ist kein Widerspruch erhoben.

Wir erklären hiernach die folgenden Beschlüsse für bindend:

zu Nr. IV der Tagesordnung: Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften";

V. zu Nr. III der Tagesordnung: Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Fortführung der Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte bis zum Jahre 1892 einschliesslich;

VII. zu Nr. VI der Tagesordnung: Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Bestimmungen in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens;

VIII. zu Nr. VII der Tagesordnung: Anträge der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 21 Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens;

IX. zu Nr. VIII. der Tagesordnung: Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt auf Vervollständigung der zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen gehörenden Drucksachen;

XII. zu Nr. XV der Tagesordnung: Beschlussnahme über den Entwurf eines neuen Paragraphen (117a) der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, betreffend die Einschränkung der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf Krümmungen;

XIV. zu Nr. XI der Tagesordnung: Antrag der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Ergänzung des Artikels 30, Ziffer 4 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement;

XV. zu Nr. XII der Tagesordnung: Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements, des Uebereinkommens zu diesem Reglement und des Verschleppungsübereinkommens, und zwar die Beschlüsse über die unter den Ziffern IV. 2 c und V des Ausschussberichts verzeichneten Anträge des Ausschusses;

XVI. zu Nr. XIII der Tagesordnung: Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt auf Abänderung des § 6 der Vereinssatzungen;

XVII. zu Nr. XIV der Tagesordnung: Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und zwar die Beschlüsse unter den Nummern 1 und 2 (Seite 13 des Dresdener Vereins-Versammlungs-Protokolls);

XIX. zu Nr. XVI der Tagesordnung: Beschlussnahme über den Entwurf neuer Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen;

XXI. zu Nr. XVIII der Tagesordnung: Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Aufhebung der Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbeamten.

Die Ausführung der vorstehend bezeichneten Beschlüsse werden wir alsbald mittelst besonderer Schreiben einleiten.

Wegen der Ausführung des von der Vereins-Versammlung als dringlich erklärten Beschlusses

XX. zu Nr. XVII der Tagesordnung nehmen wir auf unser Rundschreiben vom 20. August d. J, Nr. 3459 ergebenst Bezug. Schliesslich gestatten wir uns noch mitzutheilen, dass zu dem Beschlusse XV (zu Nr. XII der Tagesordnung), betreffend den Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements, des

---

*) Die fraglichen Beschlüsse der Generalversammlung, von welchen nur die unter Nr. 1 und 2 schliesslich angenommen worden sind, lauten: Die Vereins-Versammlung wolle beschliessen:
1. die vorgeschlagene Zonenzeit im inneren Eisenbahndienste, und zwar mit Beginn der nächstjährigen Sommerfahrplan-Periode, zur Einführung zu bringen,
2. die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen,
3. die Abgabe einer gleichen Erklärung auch in Beziehung auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen so lange auszusetzen, als die empfohlene Zeitrechnung nicht auch im bürgerlichen Leben zur allgemeinen Einführung gelangt.

Die Redaktion.

Uebereinkommens zu diesem Reglement und des Verschleppungsübereinkommens, und zwar zu dem am Schlusse dieser Ziffer des Protokolls abgedruckten Beschlusse der Vereins-Versammlung von einigen Verwaltungen die Erklärung abgegeben ist, „dass sie sich in Betreff der Einsetzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs als Schiedsgericht für Streitigkeiten unter den Vereins-Verwaltungen die Freiheit der späteren Abstimmung, nachdem die Anträge des genannten Ausschusses, sowie des Ausschusses für die Vereins-Satzungen vorliegen werden, ausdrücklich vorbehalten."

Wie bereits in unserem Rundschreiben vom 6. August d. J. Nr. 3267 ausgeführt, bedarf dieser Beschluss der nachträglichen Genehmigung der Vereins-Verwaltungen nicht, wir enthalten uns deshalb eines näheren Eingehens auf jene Erklärung.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Wex.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 25,45 km lange Bahnstrecke Radkersburg - Luttenberg der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, welche am 16. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ferner das der Braunschweigischen Landeseisenbahn - Gesellschaft gehörige Verbindungsgeleis zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Braunschweigischen Landeseisenbahn in Wolfenbüttel (0,32 km), welches am 20. September d. J. für den Güterverkehr zur Eröffnung gelangt ist, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4209 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Erklärungen der Vereins-Verwaltungen über die von der diesjährigen Vereins - Versammlung gefassten Beschlüsse (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 4366 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend Ausgleichung der Schuld- und Guthabenposten der Prignitzer Eisenbahn (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4393 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn - Güterwagen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 4399 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Uebersicht der Betriebsamts - Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 4411 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 4425 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend „zusammenstellbare Fahrscheinhefte" (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 4447 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung zweifelhafter Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereins - Betriebsreglement (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 4448 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 4493 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, betreffend die Verhandlungen des engeren Ausschusses für die Vereins-Zeitung (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 4494 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Abonnement auf das technische Vereins-Organ (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Auch in der verflossenen Woche kamen in mehreren Landtagen Bahnfragen zur Sprache u. zw.:

a) Im Mährischen Landtage wurde beantragt, die Regierung zu ersuchen, dahin zu wirken, 1. dass unter Aufhebung der zahllosen Refaktien und einseitigen Tarifbegünstigungen im Eisenbahn-Frachtenverkehre ein einheitlicher, für alle Staatsbürger gleich gerechter und allgemein verständlicher Tarif eingeführt werde, und 2. dass die Refaktien und Differentialtarife, die sich infolge der ausländischen Konkurrenz oder aus besonders wichtigen volkswirthschaftlichen Gründen als nothwendig erweisen, nur mit Genehmigung der K. K. Regierung eingeführt werden dürfen. Ferner beantragten mehrere Abgeordneten, die Regierung aufzufordern, ihre vollste Aufmerksamkeit auf das Zustandekommen einer Eisenbahn von Tischnowitz über Bistritz, Neustadtl und Saar zu einer Station der Nordwestbahn zu richten und den Bau thatkräftigst zu unterstützen.

b) Im Galizischen Landtage wurde die Regierung interpellirt, ob es derselben bekannt sei, dass mit Neujahr auf den Ungarischen Staatsbahnen eine 27 bis 38 % Herabsetzung der Transporttarife erfolgen werde, wodurch eine Schädigung des Galizischen Petroleumhandels bevorsteht, und ob die Regierung auf den Oesterreichischen Staatsbahnen die Petroleumtarife ebenfalls ermässigen und die Galizischen Privatbahnen zu den gleichen Begünstigungen für die Galizische Petroleumindustrie bestimmen wolle, damit diese mit den Petroleumraffineuren in Fiume konkurriren könne.

c) Im Bukowinaer Landtage wurde der Antrag wegen Ermöglichung einer Verbindungsbahn von der Lokalbahn-Endstation Kimpolung in der Bukowina mit den Siebenbürgischen Bahnen eingebracht.

d) Der Schlesische Landtag forderte die Regierung einhellig auf, die thunlichst weitgehende Herabsetzung und Vereinfachung der Frachten- und Personentarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erwirken.

e) Im Steiermärkischen Landtage brachten mehrere Abgeordneten den Antrag ein, der Landtag wolle erklären, dass die Verstaatlichung der Südbahn im Interesse des Reiches und des Landes nothwendig sei, und fordern die Regierung auf, seinerzeit diese Nothwendigkeit zu berücksichtigen.

f) Im Salzburger Landtage wurde von mehreren Abgeordneten die Wahl eines Spezialausschusses verlangt, welcher jene Mittel zu berathen hätte, um der dem Lande Salzburg entschieden nachtheiligen Strömung, die in den seitens der Staatsbahnverwaltung getroffenen Verkehrsmaassnahmen zu Tage trete, zu begegnen.

g) Im Görzer Landtage wurde das Ansuchen der Handelskammer in Görz, der Landtag wolle die Ausführung des Baues einer von Triest über Görz an das Netz der westlichen Staatsbahnen führenden Bahnlinie bei der Regierung befürworten und dieselbe ersuchen, von der Ausführung der Verbindungsbahn Divacca-Laak Abstand zu nehmen, als dringlich behandelt und einem aus 7 Mitgliedern bestehenden Komitee überwiesen.

(Siehe hierüber auch die unten folgenden Berathungen des Oesterreichischen Eisenbahnrathes.)

Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Steyr-Hall.

Für diese in früheren Berichten bereits erwähnte Lokalbahn wurde im „R.-G.-Bl." Nr. 188 vom 23. Oktober wie auch im „V.-Bl." Nr. 124 die vollständig abgedruckte Konzessionsurkunde an die Steyrthalbahn-Gesellschaft herausgegeben. Der Bau der Bahn ist bis längstens 21. März 1892 zu vollenden. Dieselbe ist mit einer Länge von 15,7 km projektirt und soll von der Steyrthalbahn nächst dem Orte Pergern abzweigen. An der Abzweigungsstelle wird eine Station errichtet. Sodann wendet sich die Linie nach Westen, um die Orte Sierninghofen und und Sierning zu erreichen, worauf die Bahn über Hausleithen und Ober-Wallern, endlich in vorwiegend nordwestlicher Richtung über Steinersdorf weitergeführt wird, um sich in Bad Hall an die gleichnamige Station der Kremsthalbahn anzuschliessen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Civilingenieur W. A. Klika in Suczawa die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Sekundärbahn von der Eisenbahnstation Frassin der Linie Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen über Skulpicany bis Negrileasa auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Fristerstreckung technischer Vorarbeiten.

Das Handelsministerium hat die dem Bürgermeisteramte der Stadt Budweis auf die Dauer von 6 Monaten bereits verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn (Trambahn) von der Station Budweis der Oesterreichischen Staatsbahnen über den Marienplatz in Budweis zu dem neu errichteten Kommunal-Friedhofe daselbst neuerlich auf weitere 6 Monate verlängert.

Beförderung der Begleitmannschaft von Militärpferde-Transporten.

Das K. K. Handelsministerium hat anlässlich eines diesbezüglich vorgekommenen Falles den Bahnverwaltungen aufgegeben, dafür Vorsorge zu treffen, dass bei regelmässigen Güterzügen, mit welchen Militärpferde-Transporte befördert werden, die Transportführer und in den Pferdewagen selbst nicht untergebrachten Begleitmannschaften in Personenwagen mit der

nöthigen Sitzanzahl Unterkunft finden. Den Offizieren ist die ihnen vorschriftsmässig gebührende I. oder II. Klasse thunlichst anzuweisen.

Einheitliche Bezeichnung der mit elektrischen Interkommunikations-Signalen versehenen Wagen.

Eine solche Bezeichnung wurde von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen dahin eingeführt, dass zur leichteren Erkennbarkeit dieser Wagen die äusseren Ende der Puffergehäuse mit weisser Farbe angestrichen worden sind. Das K. K. Handelsministerium hat wegen der einheitlichen Bezeichnung aller Oesterreichischen und Ungarischen Wagen mit elektrischen Interkommunikations-Signalen (System Rayl) nun veranlasst, dass dieser Gegenstand bei der nächsten gemeinsamen Direktorenkonferenz berathen und diese Berathung auch auf die anderen noch nicht einheitlich geregelten Wagenbezeichnungen ausgedehnt werde.

Verständigung der Arbeiter-Versicherungsanstalten von Bahnunfällen.

Das K. K. Justizministerium hat an alle Gerichte erster Instanz eine Verordnung gerichtet, welche die den Gerichten obliegende Verständigung der Arbeiter-Versicherungsanstalten von jedem anlässlich eines Betriebsunfalles eingeleiteten Strafverfahren betrifft. Diese Verordnung beruft sich auf die §§ 45 und 47 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, mit dem Beifügen, dass die danach errichteten Versicherungsanstalten in die Lage kommen können, Entschädigungsansprüche gegen jene Personen zu erheben, welche einen Betriebsunfall vorsätzlich herbeigeführt, oder durch ein Verschulden veranlasst haben; daher ist in allen Fällen, wo gegen eine dergestalt haftungspflichtige Person der Unternehmung das Strafverfahren eingeleitet wurde, hiervon die betheiligte Versicherungsanstalt zu verständigen, um ihr dadurch die Geltendmachung ihrer privatrechtlichen Ansprüche im Strafverfahren zu ermöglichen.

Der Kommunikationsausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses

verhandelte über folgende Vorlagen: den Bericht der Arad-Temesvarer Bahn, den Gesetzentwurf über die Verstaatlichung der Ungarischen Nordostbahn, die Vorlage über den Ausbau des Netzes der Marmaroser Salzbahnen, ferner die Vorlagen über die Linien Nagy-Margita-Werschetz, Pressburg-Steinamanger, Gran-Füzitö, Ipolysagh-Balassa-Gyarmath und endlich die Vorlage über die Linie Petrozseny-Livazeny-Lupeny, welche zur Eröffnung eines grossen Kohlenwerkes nöthig ist und bis nahe an die Rumänische Grenze führt. Minister Baross gab betreffs dieser letzten Linie Aufschlüsse über die Rumänischen Bahnanschlüsse. Der Handelsminister überreichte einen 900 Seiten starken Bericht über seine Thätigkeit im Jahre 1889, worauf wir gelegentlich zurückkommen werden. Der Ausschuss votirte sämmtliche Vorlagen (welche wir im nächsten Berichte nachtragen).

Stand der Eisenbahnbauten Ende September d. J.

Die Zahl der am Ende des Monats August ausgewiesenen Baukilometer der Oesterreichischen Eisenbahnen (70,1 km Staatsbahnen und 485,8 km Privatbahnen) erfuhr im Laufe des September eine Erhöhung um 76,7 km, indem der Bau der an die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft konzessionirten Lokalbahn Budweis-Salnau (71,4 km lang) und des zweiten Geleises in der Strecke Dassnitz-Königsberg, der Buschtěhrader Eisenbahn, in Angriff genommen wurde. Zu Ende September standen somit 562,5 km im Baue, wovon 70,1 km auf die Staatsbahnen und 492,4 km auf die Privatbahnen entfielen. Der Vollendung gehen entgegen die Linien Innsbruck-Hall i. T. und Grünburg-Agonitz; einen sehr namhaften Baufortschritt hatten zu verzeichnen die Linien Eisenerz-Vordernberg, Laibach-Stein und Schwarzenau-Waidhofen a. Th. Beschäftigt waren beim Eisenbahnbaue 10 392 Mann, d. i. um 3 877 weniger als im Vormonate.

Aufhebung des Triester Freihafens.

Die Konferenzen über die anlässlich der Aufhebung des Triester Freihafens zu erlassenden Regulative, darunter das für den Lagerhausbetrieb im Freigebiete, für den Eisenbahn- und Schiffsverkehr zwischen diesem und dem Zollgebiete, sowie die Zollvorschriften für das Freigebiet, sind zu einem im allgemeinen befriedigenden Abschlusse gelangt. Den letzten Sitzungen wohnten auch Vertreter des Handels- und Finanzministeriums bei.

Herbstsession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes.

Im Nachhange zum letzten Berichte hierüber (s. Nr. 86 S. 837 d. Ztg.) theilen wir die diesbezüglichen Verhandlungen wie folgt mit: a) Der Antrag wegen Errichtung von Wartehallen mit entsprechenden Lokalitäten auf den Stationen Praterstern und Radetzkyplatz der Wiener Verbindungsbahn wurde angenommen. b) Eine längere Debatte entwickelte sich über den Antrag wegen baldiger Herstellung der Tauernbahn. Der Referent wies darauf hin, dass die Ansichten über diese Frage heute noch keineswegs so geklärt seien, dass man sich mit Sicherheit für eines der bestehenden 7 Projekte entscheiden könne. Von der Erkenntniss durchdrungen, dass aber für den Handel von Triest etwas geschehen müsse, wäre daher das zunächst realisirbare und von allen Faktoren gebilligte Projekt der Bahnverbindung von Divacca nach Laak anzustreben, die Erhebungen und Studien zur vollständigen Klärung dieser Frage fortzusetzen und dem Staats-Eisenbahnrathe in der nächsten Session hierüber Mittheilung zu machen. Nach eingehender Erörterung dieser Frage wird dieser Antrag angenommen. c) Der Referent machte die Mittheilung, dass in der bezüglichen Komiteesitzung seitens der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Veranlassung genommen wurde, eine Darlegung der Ursachen und Wirkungen zu geben, welche durch in der letzten Zeit vorgekommene Unglücksfälle auf den Linien derselben Gegenstand der öffentlichen Diskussion und der öffentlichen Besorgniss gewesen sind. In dankenswerther Weise habe sich die Generaldirektion bereits der öffentlichen Presse bedient, um jene Aufklärungen zu geben, welche aus den gepflogenen Erhebungen hervorgingen, und die Mittheilungen, welche in ausführlicher Weise in Ergänzung dieser Aufklärungen im Komitee gemacht wurden, haben es weiter bestätigt, dass ein grosser Theil der vorgekommenen Unfälle auf Elementarereignisse zurückgeführt werden muss, welche nicht nur in ihrer Gewalt und überraschenden Entstehung ihresgleichen suchen, sondern auch welche abzuwenden überhaupt weder in der Macht der betheiligten Faktoren, noch der menschlichen Kräfte gelegen war. Jene Zahl der Unfälle, welche durch das Versehen oder Verschulden von Bahnorganen herbeigeführt wurden, hat aber der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Veranlassung gegeben, Maassnahmen zu ergreifen, welche — soweit es menschliche Organisation überhaupt imstande ist — die Beruhigung gewähren, dass denselben für die Folge vorgebeugt wird. Die Versammlung nimmt diese Ausführungen mit Befriedigung zur Kenntniss. d) Bezüglich des vorjährigen Beschlusses wegen Versicherung der in den Bahn- und Zollmagazinen lagernden Güter macht der Referent die Mittheilung, dass diesem Beschlusse gemäss von den Bahnverwaltungen eine Nachweisung über die von den Parteien eingehobenen Versicherungsprämien geliefert wurde, welche die Liquidirung der Schadensbeträge mit dem vollen Werthe der Waaren als durchführbar erscheinen lasse. e) Im Hinblick auf die konkreten Bestimmungen des internationalen Transportübereinkommens mögen die Bestimmungen desselben auch auf den internen Verkehr zur Anwendung gebracht werden, wodurch den bezüglichen Wünschen der Interessenten Rechnung getragen erscheint, womit sich die Versammlung einverstanden erklärt. f) Ein weiterer, in der vorigen Session gefasster Beschluss wegen Einleitung von Verhandlungen mit der Ungarischen Regierung behufs Revision des Tarifes der vormaligen Ungarisch-Galizischen Eisenbahn gibt dem Referenten Veranlassung, auf eine eingehende Beleuchtung der Eisenbahn-Tarifpolitik Ungarns einzugehen und die schwerwiegenden volkswirthschaftlichen Nachtheile zu schildern, welche der diesseitigen Reichshälfte durch das mit eiserner Konsequenz festgehaltene Vorgehen Ungarns, seine heimischen Produkte billiger zu tarifiren als jene Oesterreichischer Provenienz, erwachsen. Es sei dies namentlich durch den grösseren Einfluss möglich, welchen das Ungarische Ministerium infolge der grösseren Ausdehnung der Verstaatlichung der Eisenbahnen auf die Tarifpolitik der Staatsbahnen, sowie des noch übrig verbliebenen kleinen Theiles der Privatbahnen besitze, während es in Oesterreich, ohne dass er damit einen Vorwurf verbinden wolle, insbesondere darauf ankomme, ob die anzuerkennenden wohlwollenden Intentionen des Handelsministers auch jene förderliche Unterstützung finden, wie es in Ungarn der Fall sei. Der Referent stellt den Antrag, diese Angelegenheit der Beachtung der hohen Regierung wärmstens zu empfehlen und insbesondere auf eine energische Verstaatlichungsaktion hinzuwirken. Der Handelsminister nahm diese Ausführungen zum Anlasse, um zu bemerken, dass seitens des Handelsministeriums, wie auch der Staats-Eisenbahnrath wiederholt anerkannt habe, die volkswirthschaftliche Bedeutung der Staatsbahnen in ihrem vollkommenen Umfange gewürdigt werde und dass dasselbe bei seinen Bestrebungen stets auf das wohlwollende Entgegenkommen des andern betheiligten Ministeriums rechnen konnte. g) Zur Mittheilung, dass sich behufs Unterstützung des über Triest sich bewegenden Verkehres ein neuer Tarif nach der Levante (siehe die Notiz weiter unten) in der Aufstellung befinde, wird nach eingehender Erörterung beschlossen, in demselben dem Zuckerexporte durch Gewährung besonders vortheilhafter Tarifbestimmungen entsprechende Rücksicht ange-

deihen zu lassen. h) Schliesslich wird eine Reihe von Deklassifikationen und Tarifbegünstigungen von der Versammlung genehmigt. i) Ueber „Personentarif- und Fahrordnungsangelegenheiten" theilte der Referent mit, dass dem in der letzten Session gestellten Antrage wegen Untertheilung der neunten und zehnten Zone des neuen Zonentarifes bei der erfolgten Einführung desselben entsprochen sei, dass jedoch dem weiteren Wunsche wegen Ermässigung des Schnellzugszuschlages auf höchstens 25 % und der Reisegepäckstaxen dermalen noch nicht Rechnung getragen werden konnte, sondern weitere Erfahrungen abzuwarten seien. k) Dem Antrage wegen Wiedereinführung der Strecken-Jahreskarten wird von der Versammlung nicht beigepflichtet. l) Die vorgelegten Grundzüge für die Sommer-Fahrordnung 1891 werden mit einigen Modifikationen genehmigt. m) Bei der Mittheilung der Generaldirektion, dass sie sich im Interesse der vollständigen Wahrung des Schnellzugscharakters veranlasst gesehen habe, gewisse Aufenthalte in kleineren Stationen fallen zu lassen, wird das Ersuchen gestellt, in mehreren Oberösterreichischen Orten solche Aufenthalte wieder einzuführen, wogegen sich jedoch die Versammlung ausspricht. n) Der Antrag wegen Einführung des Personen-Péagebetriebes auf der Strecke Laibach-Divacca wird der Regierung zur Erwägung und thunlichsten Würdigung bestens empfohlen. Nach Berathung zahlreicher auf Verbesserungen der Fahrordnungen für einzelne Linien abzielender Anträge und deren Annahme durch die Versammlung wird die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes an die Mitglieder geschlossen.

Die Kohlenvertheuerung und die Graz-Köflacher Bahn.

Der Gemeinderath in Graz nahm das Referat des anlässlich der Erhöhung der Preise der Kohlen aus dem Wieser Revier eingesetzten Ausschusses an, welches sich gegen das monopolistische Treiben der Kohlenlieferanten ausspricht, jene Erhöhungen als grundlos, ja als übermüthig bezeichnet, ferner die Verstaatlichung der Graz-Köflacher Bahn und die Errichtung von Kohlendepots in städtischer Regie verlangt.

Die Zuckerindustriellen gegen den „Deutschen Levanteverkehr".

Der Centralverein der Oesterreichischen und Ungarischen Zuckerfabrikanten war die erste Körperschaft, welche sich gegen die drohende Konkurrenz Deutschlands im Oriente durch die Errichtung des „Deutschen Levanteverkehrs" mit seinen ausserordentlich billigen Sätzen wehrte. Schon in der letzten Generalversammlung am 25. Juni d. J. wurde beschlossen, sich an die beiderseitigen Handelsminister um thatkräftige Abwehr durch ausreichende Ermässigung der Bahntarife nach Triest und der Lloydfrachten zu wenden. Nachdem nun die vom Oesterreichischen Handelsminister in dieser Sache eingeleiteten Verhandlungen nicht zu dem gewünschten Ergebnisse zu führen scheinen, hat der genannte Verein abermals eine Eingabe an den Oesterreichischen Handelsminister gerichtet, in welcher der Frachtsatz von 1 kr. für das Tonnenkilometer auf den Bahnen nach Triest und von 1 Frcs. Lloydfracht nach Konstantinopel als für die Konkurrenzfähigkeit mit dem „Deutschen Levanteverkehr" unerlässlich bezeichnet wird.

Wiener Stadtbahn.

Mehrere halbamtliche Blätter bringen die Mittheilung, dass die Vorarbeiten, welche die Ministerien des Innern und des Handels in der Wiener Stadtbahnfrage unternommen haben, so gut wie beendet sind und das bis auf kleine Details fertiggestellte Projekt in der allernächsten Zeit von Delegirten der betheiligten Ministerien und Bahnverwaltungen der Schlussredaktion unterzogen werden wird. Für die Baukosten der zukünftigen Stadtbahn ist einschl. der ersten Einrichtung ein Betrag von rund 40 Millionen Gulden veranschlagt.

Ueber das Projekt selbst verlautet nur so viel, dass zum weitaus grösseren Theile das System der Untergrundbahn zur Anwendung gelangen wird. Aus dieser Ursache ist auch keine Aussicht vorhanden, dass das Projekt der Wiener Tramwaygesellschaft, insofern sich dasselbe auf die Anlage einer Untergrundbahn bezieht, die Genehmigung des Handelsministeriums finden werde.

Der diesbezügliche Gesetzentwurf soll zu Anfang des nächsten Jahres dem Reichsrathe vorgelegt und hierauf schon früher bei der Budgetvorlage für 1891 Rücksicht genommen werden.

Nordwestliche Transversalbahn in Oberungarn.

Wegen Verwirklichung dieses Bahnprojektes fand eine Interessentenkonferenz in Nagy-Mihály und Eperjes statt, welche dieses Projekt mit allen Kräften zu fördern beschloss. Dem zufolge soll die Abzweigung, von der Station Eperjes der Kaschau-Oderberger Bahn ausgehend, diese in östlicher Richtung in den Stationen Bánócz oder Nagy-Mihály mit der Linie S. A. Ujhely-Mezö-Laborcs und weiterhin in Unghvár mit der Linie Nyiregyháza-Csap-Unghvár der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verbinden. Die Länge der projektirten Linie beträgt etwa 180 km, von welchen bei Hanusfalva-Kapi etwa 25 km als Bergbahn zu erbauen wären, während die übrigen Strecken auf ziemlich günstiges Terrain entfallen würden.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Varasdin-Golubovecz am 23. Oktober d. J.

Diese Versammlung hatte den Zweck, den finanziellen Schwierigkeiten abzuhelfen, welche dadurch entstanden sind, dass der Bauunternehmer wegen Geldverlegenheiten den Bau der Theilstrecke Varasdin-Lepoglava einstellen musste. Die Gesellschaft hat infolge dessen gegen 120 000 fl. Schulden zu decken. Es wurde beschlossen, ein Anlehen bis zur Höhe dieses Betrages aufzunehmen und den Handelsminister zu bitten, die Kaution des Bauunternehmers von 60 000 fl. der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen, damit aus diesen Summen auch ausser den erwähnten Bauschulden die Vorschüsse der Holländischen Aktionäre gedeckt werden können.

Eröffnung einer Haltestelle.

Die zwischen den Haltestellen Plob und Radautz-Ringplatz der Linie Hadikfalva-Radautz (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn) gelegene Haltestelle „Radautz-Herrengasse" wurde für den Personen- und Gepäckverkehr am 1. d. Mts. eröffnet.

Börsenbericht und Kursnotiz.

In jedem Herbste wird der Versuch gemacht, die Geldtheuerung gleichsam künstlich zu verlängern; die Börse leidet an einer solchen, da sich der Zinsfuss für ihren Verkehr innerhalb des enormen Satzes von 7—8 % bewegt; diese Verhältnisse wären unerträglich gewesen, wenn die am 1. d. Mts. fälligen Kupons und Titres von 47,40 Millionen Gulden nicht ihr einen grossen Theil davon zugeführt hätten. Der hocherfreuliche Fortgang der zollpolitischen Verhandlungen mit Deutschland und einige minderwichtige Ereignisse (wie die Errichtung von Schächtereien seitens Württembergischer Kapitalisten in Ungarn und Galizien zur Förderung der Fleischausfuhr) erzeugten eine günstige Stimmung für Eisenbahnaktien, trotzdem viel davon aus Berlin abgegeben wurde; so notirten Nordbahn 2777,50, Carl Ludwigbahn 205,25, Nordwestbahn 221, Elbethalbahn 233, Staatsbahn 246 und Südbahn 149. Von Böhmischen Bahnen waren besonders Buschtêhrader Lit. B (489) wegen des am 1. d. Mts. in Kraft getretenen Bayerisch-Böhmischen Kohlentarifes sehr gesucht.

Aus Russland.

Das Projekt des Baues der Sibirischen Eisenbahn

beschäftigt gegenwärtig wiederum die Russischen Zeitungen und zwar dieses Mal in Veranlassung eines vom Finanzminister abgegebenen Gutachtens.

Dieses Gutachten beleuchtet namentlich die Frage von der Bedeutung der einzelnen der drei Theilstrecken der geplanten Bahn. Es geht dabei von dem Gedanken aus, dass die Sibirische Bahn nicht sowohl dem Europäischen Russland neue Absatzgebiete erschliessen, sondern Sibirien ermöglichen soll, auf die Bahn regelrechter wirthschaftlicher Entwickelung zu gelangen; dass sie dieses ungeheure, so reiche, aber aller bequemen Verkehrswege baare Land nach Möglichkeit in die Bedingungen wenigstens hineinstellen soll, unter denen das Europäische Russland lebt. Nur in festem, wirthschaftlichem Anschluss an das Europäische Russland liegt das Heil für Sibirien, dessen westliche Gebiete, sowie Jenisseisk zudem dichter bevölkert sind und schon jetzt einen mehr Grossrussischen Charakter haben, während weiterhin die Bevölkerung nur sehr dünn gesäet ist und aus Fremdvölkern besteht. In Anbetracht dieser Sachlage erscheine es nicht geboten, den Bau gerade von Osten her in Angriff zu nehmen, was weder den staatlichen Interessen Russlands, noch den lokalen Interessen Sibiriens entsprechen dürfte; vielmehr müsse man im Westen zu bauen beginnen und zwar zunächst die Strecke Tomsk-Irkutsk. Endgültig soll diese Frage übrigens von einer Ende des Herbstes zusammentretenden Konferenz zur Berathung der ausserordentlichen Ausgaben für 1891 entschieden werden.

Das Bahnprojekt besteht bekanntlich aus drei Theilstrecken. Die erste geht durch den Theil Westsibiriens, der schon recht erfolgreich kolonisirt wird, und zwar von Slatoust bezw. Tscheljabinsk nach Tomsk. Das ist hauptsächlich ein Ackerbaugebiet, das sich in 10 bis 20 Jahren durch nichts mehr von den Ebenen jenseits der Wolga und des Urals unterscheiden dürfte.

Bei billiger Bauart und bei Anlage einer Zweigbahn in dem reichen Altaibezirk und gleichzeitiger Entwickelung des

Wasserstrassensystems des Ob und Irtysch wird diese Bahn die Kosten sehr bald einbringen und zwar mit Gewinn.

Daher braucht man sich um diese Strecke keine Sorge zu machen. Die Bahn wird hier die natürliche Fortsetzung der Linie Ssamara-Slatoust bilden und noch besser wäre es, wenn sie gleichzeitig auch eine Fortsetzung der Uralbahn, d. h. der Linie Perm-Tjumen, bildete und so Sibirien mit dem Montan-Industriegebiet in Verbindung setzte. Sibirien und die Sibirische Bahn bedürfen Metalle, die Bevölkerung jenes Gebietes aber braucht Korn und andere Produkte und namentlich Steinkohlen, von denen ja das vielleicht reichste Lager der Welt gerade im Gouvernement Tomsk liegt. Hierzu bedarf es nur einer Verbindungsbahn Jekaterinenburg-Slatoust.

Die zweite Theilstrecke geht von Tomsk bis nach Irkutsk oder auch bis zum Baikalsee. Dieselbe verbindet die Bassins des Ob und Jenissei und zum Theil auch der Lena. Diese Strecke ist in der zur Zeit bestehenden Postverbindung die allerunbefriedigendste.

Indessen, ganz abgesehen von der Wichtigkeit einer dauerhaften Verbindung zwischen Ost- und Westsibirien in administrativer, militärischer und ökonomischer Hinsicht, darf nicht vergessen werden, dass eben in diesem Theil das bedeutendste Gebiet der Sibirischen Goldindustrie liegt, die ihrerseits zur Zeit den Hauptzweig der Sibirischen Industrie überhaupt bildet. Der südliche Theil des Gouvernements Jenisseisk kann zudem, bei eifrigerer Kolonisirung, zu einem sehr reichen und bevölkerten Gebiete werden, da es fruchtbaren Boden und viele mineralische Reichthümer besitzt.

Auch blühe dem Jenissei, unter der Voraussetzung der Ausgestaltung des Seeverkehrs über das Eismeer und das Karische Meer, eine grosse Zukunft. Das alles lasse die mittlere Strecke der Sibirischen Bahn ebenfalls sehr wichtig erscheinen.

Anders steht es mit der letzten Strecke in Transbaikalien, im Amur- und Küstengebiet. Da sei alles bergige, wenig bevölkerte Gegend mit äusserst rauhem Klima, namentlich die beiden letzten Gebiete, mit Ausnahme etwa des Süd-Ussurischen Gebietes. Einwohner gäbe es hier ja auch nur längs der Flüsse Amur und Ussuri und in den Goldwäschereien.

Hier würde eine Eisenbahn sehr viel kosten und ihre Exploitation auf Jahrzehnte hinaus eine unfruchtbare sein, um so mehr, als ja die Bahn längs durchaus schiffbaren Flüssen gehen würde.

Soweit die uns vorliegenden Meinungen der tonangebenden Blätter. Weiter verlautet mit grosser Bestimmtheit, dass noch in dem Herbste des laufenden Jahres die Frage der Sibirischen Bahn in einer Kommission des Reichsrathes entschieden werden wird. Bekannt geworden ist ferner, dass der Finanzminister seine Meinung in dieser schon lange brennenden Frage dahin abgegeben habe, dass die Bahn aus Mitteln des Staatsschatzes und zwar successive aus etwaigen Budgetüberschüssen zu erbauen sein werde. Behält diese Anschauung die Oberhand bei dem Einfluss, den der Finanzminister in allen derartigen Fragen gegenwärtig besitzt, lässt sich daran kaum zweifeln, so wird der Bau jedenfalls langsam vorwärts schreiten, denn die zu überwindenden Entfernungen sind recht bedeutende und zwar beträgt die Länge der

1. Theilstrecke Orenburg-Tomsk . . . . 2 096 Werst,
2. „ Tomsk-Irkutsk . . . . 1 559 „
3. „ Baikal-Wladiwostok. . . . . . 4 901 „

Entsprechend dieser Längenausdehnung wird der Bau auch sehr grosse Summen in Anspruch nehmen, welche, wenn sie wirklich auf dem vom Finanzminister angedeuteten Wege beschafft werden sollen, nicht schnell disponibel sein werden.

Was aber den Modus der Geldbeschaffung selbst anlangt, so möchten wir den bezüglichen Gerüchten keinen rechten Glauben schenken, weil derselbe sehr viel mehr den Prinzipien entsprechen würde, welche mit Vortheil in einem bürgerlichen Haushalte, als in demjenigen eines so grossen Reiches Platz finden sollten, namentlich in einem Falle, wie der vorliegende, wo es sich um ein so schreiendes Bedürfniss handelt.

Aufbewahrung von Reisegepäck usw.

In Veranlassung der häufigen Eisenbahndiebstähle ist dem Kommunikationsministerium das Projekt der Organisation eines „Verantwortlichen freien Artels", zur Sicherung des Passagiergepäcks auf den Eisenbahnen, vorgelegt worden. Nach dem Vorschlag können Effekten und Geldsummen von den Reisenden dem ArteläItesten zur Aufbewahrung in einer besonderen Gepäckabtheilung eingehändigt werden, von wo dieselben erforderlichen Falles während der Fahrt auf Verlangen den Reisenden ausgehändigt werden.

Schutz gegen Schneeverwehungen.

Die Hauptgesellschaft Russischer Eisenbahnen hat beschlossen, auf allen ihren Linien lebende Hecken zum Schutz gegen Schneeverwehungen anzulegen, zu welchem Zwecke sie an verschiedenen Orten eigene Baumschulen anlegen und die Pflege derselben besonderen Beamten übertragen will.

Sysran-Wjäsmaer Bahn: Station Kaschino eröffnet.

Am 21. Oktober a. St. wird auf der 383. Werst der Sysran-Wjäsmaer Bahn die Halbstation Kaschino für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden, wobei die Frachtzahlung nach dem Maassstabe der beiden nächstgelegenen Stationen Klekatki bezw. Pawelez stattzufinden hat.

Ministerialerlass, betreffend dienstliche Fahrten der Polizeibeamten.

Im Juni d. J. erliess der Minister der Verkehrsanstalten eine Verordnung, danach alle Eisenbahnverwaltungen verpflichtet werden, Polizeibeamten bei ihren dienstlichen Fahrten, innerhalb des Bezirkes ihrer amtlichen Thätigkeit, zur Benutzung der Güter-, Dienst-, Arbeits- und Extrazüge, sowie leergehenden Lokomotiven zuzulassen.

Gegenwärtig ist in Ergänzung hierzu vom Finanzminister verfügt worden, dass in solchen Fällen seitens der Polizeichargen ¾ Kop. für 1 Werst an Fahrgeld, jedoch ohne Zuschlag der Personenbillet-Steuer, zu zahlen ist. Eine Ausnahme von der Regel wird nur in dem Falle statuirt, dass ein Personenwagen dem betreffenden Zuge angehängt wird, in welchem Falle ein gewöhnliches Fahrbillet der entsprechenden Klasse, welchem der Wagen angehört, gelöst werden muss.

Projekt Wologda-Archangelsk.

Wie verlautet, ist beim Ministerium der Verkehrsanstalten ein Projekt zum Bau einer Eisenbahn von Wologda nach Archangelsk eingegangen. Es würde hierdurch der Norden Russlands, der nicht selten zu seiner Verproviantirung Getreide beziehen muss, eine direkte und gute Verbindung mit der Wolga (bei Jaroslawl) erhalten.

Riga-Tuckumer Eisenbahn: Erhöhung der Personenfahrpreise. Verstaatlichung.

Während auf der ganzen Welt die Ministerien der Verkehrsanstalten und ebenso die Eisenbahnverwaltungen bestrebt sind, durch Erleichterungen und Vergünstigungen, wie Zonen-, Saison-, Retourbillets usw. den Personenverkehr möglichst zu heben, können wir in Russland ein merkwürdiges Beispiel für das Gegentheil konstatiren.

Eine Allerhöchst bestätigte Anordnung des Ministerkomitees vom 2. Juni 1890 ist im „Tarifanzeiger" publizirt worden, danach die Personenfahrpreise der Riga-Tuckumer Bahn für die I. Klasse von 3 auf 4 Kop., für die II. Klasse von $2^1/_3$ auf 3 Kop. und für die III. Klasse von $1^1/_3$ auf 2 Kop. für eine Werst erhöht worden sind. Da die Bahn nach vielbesuchten Badeorten am Seestrande führt, also in erster Reihe auf den Personenverkehr angewiesen ist, so darf den Folgen dieser Maassregel mit einem gewissen Interesse entgegengesehen werden.

Es kann hier noch hinzugefügt werden, dass die Bahn aller Wahrscheinlichkeit nach in allernächster Zeit in den Besitz des Staates übergehen wird, weil dieselbe dem Staatsschatz stark verschuldet ist und ihren Zahlungsverbindlichkeiten nicht nachzukommen vermag.

Tarifermässigung für Umzügler.

Auf Anregung des Ministeriums des Innern ist bestimmt worden, dass denjenigen Personen, welche aus einem Gouvernement ins andere übersiedeln, bei Benutzung der Eisenbahn eine Ermässigung von 75 % von dem reglementsmässigen Fahrgelde der III. Klasse bewilligt werde. Kinder unter 10 Jahren werden frei befördert. Das mitgenommene Umzugsgut wird gleichfalls mit einer Ermässigung von 75 % transportirt. Ganz dieselben Vergünstigungen geniessen diejenigen Uebersiedler, welche wiederum in ihre ursprüngliche Heimath zurückkehren, weil sie am Bestimmungsorte sich nicht haben bleibend niederlassen können. Um alle diese Vergünstigungen zu erlangen, genügt der Vorweis eines Attestes der Gemeindeverwaltung, dass der Vorzeiger in das Gouvernement X. übersiedelt.

Betriebsergebnisse Belgischer Eisenbahnen im Jahre 1889.

Grosse Belgische Centralbahn.

Dem Betriebe der Grossen Belgischen Centralbahn waren am Schlusse des Jahres 1889 611 km unterstellt, von welchen jedoch nur 589 km dem Personenverkehre dienten.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 200 Lokomotiven, 356 Personenwagen mit 14 890 Plätzen und 7 248 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 67 267 t.

Im Jahre 1889 wurden befördert 4 888 814 Personen auf 90 013 001 Personenkm, 2 106 t Gepäck auf 95 768 tkm. und 4 714 322 t Güter aller Art auf 209 480 487 tkm. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 152 823 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 2,3 %, auf die II. Wagenklasse 10,7 %, auf die III. Wagenklasse 84,7 % und auf Militär 2,3 %. Der kilometrische

Güterverkehr hat betragen 342 849 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,5 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) 4,9 %, auf die Wagenladungsgüter 90,6 %, auf die frachtpflichtigen Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 3,9 % und auf lebende Thiere 0,1 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 2 691 965 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 4 570 *M.*, aus dem Güterverkehre 8 164 329 *M.* bezw. für das Kilometer mittlerer Betriebslänge 13 362 *M.* und aus sonstigen Quellen 705 408 *M.*, überhaupt 11 561 702 *M.*, d. i. auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 18 922 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 23,3 %, aus dem Güterverkehre 70,6 % und aus sonstigen Quellen 6,1 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 783,765 *M.* oder für jedes Kilometer Betriebslänge 1 283 *M.*, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 1 220 309 *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge 1 997 *M.*, für den Verkehrsdienst 2 010 350 *M.* bezw. für das Kilometer Betriebslänge 3 290 *M.* und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 881 373 *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge 3 079 *M.*, zusammen 5 895 797 *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge 9 649 *M.*, für jedes Nutzkilometer 1,80 *M.* und für jedes Wagenachskilometer 5,27 ₰. Von den Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 13,3 %, auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 20,7 %, auf den Verkehrsdienst 34,1 % und auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 31,9 %. Die Betriebsausgaben betrugen 51,0 % der Betriebseinnahmen.

Der verbleibende Betriebsüberschuss von 5 665 905 *M.*; d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 9 273 *M.* ergibt 5,09 % des 111 414 569 *M.* betragenden verwendeten Anlagekapitals.

Chimay-Eisenbahn.

Das Bahngebiet, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfasst die Linie von der Grenze bei Momignies über Chimay und Mariembourg nach Hastière 55,46 km nebst einer von der Französischen Nordbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke bis zur Grenze mit 3,65 km; die Betriebslänge beträgt daher 59,11 km.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Gesammtbetrag des verwendeten Anlagekapitals 14 414 000 *M.* oder auf 1 km Bahnlänge 262 073 *M.*

Die eigenen Fahrbetriebsmittel bestanden aus 7 Lokomotiven, 12 Personenwagen mit 490 Plätzen, 19 bedeckten Lastwagen mit 131 t Tragfähigkeit und 199 offenen Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 1 780 t. Von den eigenen und fremden Fahrzeugen wurden im eigenen Betriebe der Bahn geleistet zusammen 290 345 Nutzkm bezw. 333 158 Lokomotivkm, 852 992 Personenwagenachskilometer und 3 088 397 Lastwagenachskm.

Befördert wurden 266 020 Personen auf 3 547 045 Personenkilometer, 110 t Gepäck auf 4 854 tkm und 213 213 t Güter aller Art auf 7 885 939 tkm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 124 631 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 2 112 *M.*, aus dem Güterverkehre 311 991 *M.* bezw. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 5 288 *M.* und aus sonstigen Quellen 8 042 *M.*, überhaupt 444 665 *M.*, d. i. auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 7 537 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 28,0 % aus dem Güterverkehre 70,2 % und aus sonstigen Quellen 1,8 %.

Die Betriebsausgaben betrugen 311 295 *M.* d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 276 *M.* bezw. 70,0 % der Einnahmen.

Der 133 370 *M.* betragende Ueberschuss ergibt eine Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 0,93 %.

Auf der Strecke von der Grenze bis Anor 7,5 km verkehren die Züge der Chimay-Eisenbahn, welche hierfür von der Französischen Nordbahn eine Vergütung erhält.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn, deren Bahnnetz gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, fährt von Lüttich über Visé nach Mastricht und hat eine Betriebslänge von 30 km.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Gesammtbetrag des verwendeten Anlagekapitals 7 961 122 *M.* oder auf 1 km Bahnlänge 265 370 *M.*

Im Jahre 1889 wurden befördert 1 030 339 Personen auf 11 203 981 Personenkm, 980 t Gepäck auf 15 730 tkm und 486 034 t Güter aller Art auf 8 834 525 tkm. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 436 580 *M.* oder durchschnittlich auf das Kilometer Betriebslänge 14 553 *M.*, aus dem Güterverkehre 516 302 *M.* oder durchschnittlich auf das Kilometer Betriebslänge 17 210 *M.*, aus sonstigen Quellen 6 443 *M.*, überhaupt 959 325 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 31 978 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 45,5 %, aus dem Güterverkehre 53,8 % und aus sonstigen Quellen 0,7 %. Verausgabt wurden 508 190 *M.* oder für jedes Kilometer Betriebslänge 16 940 *M.*, für jedes Nutzkilometer 1,23 % und für jedes Wagenachskilometer 6,02 ₰.

Durch den verbleibenden Ueberschuss von 451 135 *M.* hat sich das verwendete Anlagekapital mit 5,67 % verzinst. H—g.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Entschädigung für den Minderwerth eines Restgrundstückes bei der theilweisen Enteignung eines Grundstückes. Unzulässigkeit der Aufrechnung mit den Vortheilen, welche dem Restgrundstück in gleicher Weise, wie den benachbarten Grundstücken aus dem Unternehmen erwachsen.

Zum Zwecke des Umbaues der Bahnhofsanlagen bei Düsseldorf wurde von einem den Eheleuten B. zugehörigen Grundstücke ein Theil enteignet, und die Entschädigungssumme durch Regierungsbeschluss vom 26. Oktober 1887 festgesetzt. Die Enteigneten behaupten, dass der ihnen verbleibende Theil des Grundstücks entwerthet worden sei, und klagten auf Zahlung eines entsprechenden Schadensersatzes.

Beklagter machte geltend, das Restgrundstück sei durch die Enteignung nicht entwerthet, sondern habe durch die von der Bahnverwaltung neu angelegte 4 m breite Strasse bedeutend an Werth gewonnen, indem es dadurch die Eigenschaft eines Bauplatzes erlangt habe. Dieser Mehrwerth sei von dem entstandenen Minderwerthe jedenfalls abzuziehen.

Das Landgericht verurtheilte dem Klageantrage entsprechend durch Urtheil vom 27. März 1889 den Beklagten zur Zahlung von 15 000 *M.* nebst Zinsen und Kosten.

Durch Urtheil des Oberlandesgerichts zu Köln vom 17. Januar 1890 wurde die Berufung des Beklagten unter Kostenfolge verworfen und ebenso die gegen dieses Urtheil beim Reichsgericht eingelegte Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision behauptet Verletzung des § 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, weil der Berufungsrichter dem Kläger volle Entschädigung für die durch die Enteignung herbeigeführte Werthverminderung des Restgrundstückes zubillige, ohne dabei die Vortheile in Anschlag zu bringen, welche für das Restgrundstück durch die Anlagen entständen. Nach dem Thatbestande des Berufungsurtheils will der Beklagte auf die Werthverminderung des Restgrundstückes diejenige Wertherhöhung aufrechnen, welche dem Restgrundstück durch die mit der Enteignung verbundenen anderweitigen Anlagen, insbesondere dadurch entstehe, dass dasselbe an eine andere Stelle der neuen Düsselthaler Strasse zu liegen komme, und das bisher geringwerthige Hinterland die Eigenschaft werthvoller Bauplätze erlange. Nach den Urtheilsgründen und der von dem Kläger vorgelegten Karte berührt die neue Strasse nicht blos das Restgrundstück des Klägers, sondern auch eine Reihe anderer Grundstücke, es handelt sich also um einen Vortheil, welcher nicht nur dem Grundstücke des Klägers, sondern allen in gleicher Lage befindlichen Grundstücken zu gute kommt. Hiernach bedarf es nicht der Erörterung, ob eine Anrechnung auf den Minderwerth statthaft sein würde, wenn die Enteignung eines Theiles gerade für das Restgrundstück besondere Vortheile zur Folge hätte.

Bezüglich der Wertherhöhung, welche für alle in gleicher Lage befindlichen Grundstücke aus der neuen Anlage erwächst, erachtet der Gerichtshof im Anschlusse an das Urtheil des V. Civilsenats vom 9. November 1887, in Sachen der Stadt Breslau gegen den Verein christlicher Kaufleute (V. 192/87), die Aufrechnung nicht für zulässig. Das Gesetz gewährt im § 8 dem Enteigneten neben dem vollen Werthe des abzutretenden Grundstückes Entschädigung für den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht, ohne dabei eine Aufrechnung derjenigen Vortheile zu erwähnen, welche dem Restgrundstücke aus den neuen Anlagen erwachsen. Die im Berufungsurtheile angeführte Entstehungsgeschichte des Gesetzes lässt keinen Zweifel darüber, dass der Gesetzgeber eine solche Aufrechnung nicht gewollt habe. Der abweichenden Ansicht des Herrenhauses gegenüber, welches die Wertherhöhung zur Wettschlagung gegen den Minderwerth zulassen wollte, hat sowohl die Staatsregierung als das Abgeordnetenhaus an der in den Motiven des ursprünglichen Entwurfes dargelegten Auffassung festgehalten, ein solcher dem Enteigneten gemachter Abzug sei ungerecht, widerstrebe der Verfassung und könne dazu führen, dass der enteignete Theil unentgeltlich abzutreten sei, während bei Enteignung des ganzen Grundstücks stets der volle Werth gezahlt werden müsse. Diese Auffassung ist im Gesetze dadurch zum Ausdruck gelangt, dass der vom Herrenhause wiederholt beantragte Zusatz bei der endgültigen Fassung nicht aufgenommen wurde.

Dem angeführten Urtheile ist auch darin beizutreten, dass aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Zulässigkeit der Aufrechnung nicht hergeleitet werden kann. Allerdings kann zugegeben werden, dass ein Schadensersatz insoweit nicht ge-

fordert werden dürfe, als dem Beschädigten aus dem schädigenden Ereignisse zugleich ein Vortheil erwächst; denn wenn das Ereigniss gleichzeitig Schaden und Vortheil hervorbringt, so besteht der Schade nur in dem Betrage, um welchen derselbe den Vortheil übersteigt. Bei der theilweisen Enteignung entspringen aber Schade und Vortheil aus verschiedenen Ursachen, der erstere folgt aus der Abtretung, der Mehrwerth aus dem Unternehmen. Beide Ursachen fallen nicht einmal der Zeit nach zusammen, ihren schädigenden Erfolg äussert die Enteignung im Augenblicke der Abtretung, den Mehrwerth bewirkt die Anlage möglicher Weise schon von der Zeit ab, wo sie in Aussicht stand, endgültig erst nach ihrer Vollendung, also entweder vor oder nach der Abtretung. Dazu kommt, dass der Nachtheil nur den Enteigneten trifft, der Mehrwerth aber allen Anliegern zu gute kommt, und niemand verpflichtet ist, den Vortheil zu vergüten, welcher ihm aus dem Unternehmen eines andern erwächst. Der Unternehmer darf dem Enteigneten nicht zumuthen, seine Entschädigung in einer in der Zukunft liegenden Wertherhöhung zu suchen, da das Gesetz für den sofort eingetretenen Nachtheil eine sofort und zwar in Geld zu leistende Entschädigung gewährt.

Mit Unrecht behauptet die Revision, das Berufungsurtheil enthalte einen innern Widerspruch, indem es die Aufrechnung ausschliesse, obwohl es der Ansicht Loebell's (Enteignungsgesetz Seite 71) beipflichte, welcher die Aufrechnung der Wertherhöhungen als verneinende Streiteinlassung zulasse, indem es annehme, dass der von diesem Schriftsteller vorausgesetzte Fall nicht vorliege. Die Revision übersieht, dass auch der angeführte Schriftsteller, obwohl er die Aufrechnung grundsätzlich zulässt, doch nur diejenigen Vortheile berücksichtigt wissen will, welche dem Enteigneten i n s b e s o n d e r e erwachsen, nicht aber diejenigen, welche allen Anliegern in gleichem Maasse zu gute kommen. Der Vorwurf würde aber auch schon deshalb die Revision nicht begründen, weil das Berufungsurtheil nicht auf dem angefochtenen Satze, sondern lediglich auf der Auslegung des § 8 des Gesetzes beruht.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. Mai 1890 in der Sache B. w. Preussischen Eisenbahnfiskus.)

Bücherschau.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Im Vergleich mit dem Deutschen Frachtrecht erläutert von Dr. Josef Schwab, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien. Leipzig, Verlag von Duncker & Humbold 1891. Ladenpreis 7,20 ℳ.

Der Zweck dieser soeben erschienenen Abhandlung des Herrn Dr. Schwab, betreffend das am 14. Oktober zum Abschluss gelangte Uebereinkommen über das internationale Frachtrecht, ist ein vorzugsweise praktischer. Der Verfasser will die am Eisenbahn-Frachtgeschäft Betheiligten, in erster Linie die Eisenbahnbeamten, dann das gesammte verkehrstreibende Publikum, endlich die an der Eisenbahn-Gesetzgebung direkt und indirekt theilnehmenden Körperschaften und Personen im Gebiete des Deutschen Frachtrechtes (also in Oesterreich-Ungarn, Deutschland und in jenen Ländern, in welchen das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Geltung hat) mit dem Wesen und Inhalt des künftigen internationalen Eisenbahn-Frachtrechts bekannt machen, und ist es sehr erfreulich, dass solches so zeitig, unmittelbar nach dem definitiven Abschluss des Uebereinkommens, geschieht.

Die Abhandlung, welcher eine kurze Einleitung (S. 1—8) vorausgeht, zerfällt in drei Theile.

Im e r s t e n Theile (S. 9—41) wird das Wesen, das Geltungsgebiet, die Wirksamkeit des internationalen Uebereinkommens und sein Einfluss auf die künftige Gestaltung des internationalen Frachtrechts dargelegt.

Der zweite (der Haupt-) Theil (S. 42—375) stellt das im Uebereinkommen enthaltene internationale Eisenbahn-Frachtrecht im Vergleich zu dem in Oesterreich-Ungarn und Deutschland, sowie im Gesammtgebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geltenden Deutschen Frachtrechte dar.

Es zerfällt dieser Theil in 9 Abschnitte, deren 7 erste vorzugsweise Frachtrecht, die beiden letzten vorwiegend Prozessrecht betreffen, und zwar wie folgt:

I. Das Geltungsgebiet und die grundlegenden Prinzipien (absolute Wirksamkeit, Transportpflicht, Zwangsgemeinschaft);
II. Abschluss des internationalen Frachtvertrages (Form und Inhalt desselben);
III. Abänderung des Frachtvertrages (Verfügungsrecht des Absenders);
IV. Erfüllung des Frachtvertrages (Ablieferung, Pfandrecht, Feststellung von Mängeln);
V. Legitimation und Gerichtsstand für Klagen aus dem internationalen Frachtvertrage gegen die Bahn;
VI. die Haftung der Bahn für Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter;
VII. Erlöschen der Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage;
VIII. der Rückgriff der Bahnen unter einander;
IX. Allgemeine Prozessvorschriften.

In jedem Abschnitte werden zuerst die in demselben behandelten Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens und die einschlägigen Normen des Deutschen Frachtrechts angeführt, sodann wird die etwa vorliegende prinzipielle Verschiedenheit derselben dargelegt, sowie deren Folgen angedeutet. Hieran reiht sich eine mehr in die Form eines Kommentars gekleidete Erörterung der in Unterabtheilungen einzeln oder in Gruppen geordneten Artikel und Paragraphen des Uebereinkommens mit detaillirter Vergleichung des internationalen und des Deutschen Frachtrechts. Bei jeder Unterabtheilung ist der Text der in derselben zu erörternden Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens vorangeschickt und demselben, soweit er frachtrechtlicher Natur ist, der Text der einschlägigen Normen des Deutschen Frachtrechts gegenübergestellt. Von den Deutschrechtlichen Bestimmungen sind mit Recht nur diejenigen des in Deutschland und Oesterreich geltenden allgemeinen Handelsgesetzbuchs und des Vereins-Betriebsreglements zum Abdruck gebracht.

Der dritte Theil des Werkes (S. 376—423) befasst sich speziell mit dem zu errichtenden Centralamt, während in einem Schlusswort der Verfasser den Einfluss bespricht, welchen die Einführung des internationalen Frachtrechtes voraussichtlich auf das gesammte Eisenbahnverkehrswesen üben dürfte.

Auf die Abhandlung selbst kritisch näher einzugehen, müssen wir uns für jetzt versagen, daes zunächst darauf ankommt, unsere Leser auf das Werk und dessen Inhalt aufmerksam zu machen. Bemerkt sei jedoch, dass man bei dem von dem Verfasser verfolgten praktischen Zweck nicht erwarten darf, in derselben eine rein wissenschaftliche, streng juristische Arbeit zu finden. Dieselbe ist aber frisch und leicht verständlich geschrieben und gibt jedenfalls dem Eisenbahnpraktiker einen guten Ueberblick über das ins Leben tretende internationale Uebereinkommen mit seinen Abweichungen von dem bisherigen Frachtrecht. Mit besonderer Anerkennung müssen wir noch hervorheben, dass die Verlagshandlung das Werk, sowohl was Druck, als namentlich was das Papier anlangt, vorzüglich ausgestattet hat. Dr. K.

Kartenwerke.

Karl Friedrich's Taschenatlas der Eisenbahnen Europas. In 10 Abtheilungen, umfassend: I. Deutschland, II. Oesterreich-Ungarn, III. Italien, IV. Frankreich mit Algier, V. Niederlande mit Luxemburg, Belgien und Schweiz, VI. Spanien und Portugal, VII. Grossbritannien und Irland, VIII. Dänemark, Schweden und Norwegen, IX. Russland, X. Balkan-Halbinsel mit Kleinasien und Aegypten. Verlag von Friedrich Pfau in Leipzig, Rossplatz 10. Ausgabe nur gebunden.

Die Anlage dieses Taschenatlas, von welchem uns ein Probeblatt vorliegt, ähnelt dem bisher von derselben Verlagshandlung herausgegebenen Niedmann'schen Eisenbahnatlas. Das Unternehmen ist aber ein umfassenderes, da dem Niedmannschen Atlas die Abtheilungen VI, VII, VIII, IX und X fehlen. Dagegen sind die meisten Karten des Friedrich'schen Atlas in einem kleineren Maassstab (Abtheilung I—IV und VIII 1 : 1 000 000 statt 1 : 700 000, Abtheilung VI, IX und X in einem noch kleineren, V und VII in einem grösseren Maassstabe) hergestellt. Die Bahngebiete sind nicht kolorirt, sondern durch verschiedenartige Schraffirung der Linien unterschieden. Alles, was nicht speziell die Eisenbahnen betrifft, z. B. Flüsse sind nicht angegeben, auch keine abseits von der Bahn liegende Orte.

Das Format des Taschenatlas soll 21 cm hoch und 13 cm breit sein, also bequemes Taschenformat. Der Subskriptionspreis der gebundenen Abtheilungen schwankt je nach dem Umfang zwischen 3 ℳ (Abtheilung I, II), 2,50 ℳ (Abtheilung IV, IX und X) 2 ℳ (Abtheilung VI) und 1,25 ℳ (Abtheilung III, V und VIII). Broschirte Exemplare, welche um 25—60 ₰ weniger kosten, werden nur auf ausdrückliches Verlangen geliefert. Nach Erscheinen der ersten Abtheilung (Deutschland) erlischt, wie im Prospekt steht, der Subskriptionspreis.

Eine nützliche Aenderung gegenüber dem Niedmann'schen Atlas ist es, dass Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte, Kreuzungspunkte, Güterbahnhöfe und Güterhaltestellen in dem Friedrich'schen Atlas durch besondere Zeichen alsbald auf der Karte kenntlich gemacht sind. Ausser den Eisenbahnlinien mit den Stationsnamen findet man auf der Karte nur noch die Reichs-, Landes-, Provinz- und Regierungsbezirk-Grenzen eingetragen, während der Name der Provinz und des Regierungsbezirks durch einen oder zwei Buchstaben angedeutet ist.

Als eine wichtige Neuerung ist es anzusehen, dass von 3 zu 3 Monaten Nachtragskarten über alle neu eröffneten Linien geliefert werden sollen, mittelst welcher der Besitzer des Atlas sich sein Exemplar selbst vervollständigen kann; der erste Nachtrag soll 3 Monate nach Ausgabe der I. Abtheilung des Werkes zum Preis von 50 ₰ für die Subskribenten erscheinen. Wir wünschen dem Unternehmen guten Erfolg. Dr. K.

Verschiedenes.

Kleinasiatische Eisenbahnen.

Eisenbahn Jaffa-Jerusalem. Einer vom 22. September d. J. datirten Zuschrift des Vereinigten Staatenkonsuls Gillmann in Jerusalem an das Auswärtige Amt in Washington zufolge sind drei in Philadelphia hergestellte und für die neue Eisenbahn zwischen Jerusalem und Jaffa bestimmte Lokomotiven in letzterer Stadt eingetroffen.

Der Ausbau der Smyrnischen Eisenbahnen. In Smyrna, dem Haupthandels- und Stapelplatz an der Küste Kleinasiens, bestehen seit einer Reihe von Jahren zwei Eisenbahngesellschaften, welche mit ihren Linien langsam, aber stetig von Smyrna aus in das Innere Kleinasiens vorschreiten. Seit vorigem Jahre hat die eine dieser Gesellschaften, die der Ottomanischen Eisenbahn, nicht weniger als 117 km neue Strecken eröffnet und dem Betrieb übergeben, und zwar die Verlängerung der Hauptbahn von Kizil Kaklik bis zu deren einstweiligem Endpunkte Dinair in einer Länge von 88 km und die Zweiglinie von Sudletsch nach Chivril, eine Strecke von 29 km. Damit beträgt die Ausdehnung der gegenwärtig im Betrieb befindlichen Linien dieser Gesellschaft bereits 450 km. Abgesehen von der Strecke Smyrna-Paradies haben die Bahnen sämmtlich nur ein Geleise. Im Bau begriffen sind gegenwärtig noch 30 km Bahnen, nämlich eine Zweiglinie von Balaschik nach Sokia mit 20,5 km und eine Zweiglinie von Gondscheli nach Denizli mit 9,5 km. Beide Linien sollen noch in diesem Jahre fertig gestellt werden. Die Hauptbahn verlässt bei Saraiköi die Mäanderebene und gelangt nach Ueberwindung einer Steigung von mehreren tausend Fuss auf die Hochebene, welche das Innere von Kleinasien bildet, wo die Feige und der Oelbaum nicht mehr vorkommen und Nussbäume in den Gärten an deren Stelle treten. Das Land, welches sie durchzieht, ist wenig bevölkert und lässt sich an Mannigfaltigkeit seiner Bodenerzeugnisse keineswegs mit dem unteren Mäanderthal, diesem Garten von Kleinasien vergleichen. Der gegenwärtige Endpunkt, das an den Quellen des Mäander in fruchtbaarer, heerdenreicher Gegend belegene Dinair ist ein unbedeutender Türkischer Ort, welcher nur 800 Einwohner zählt. Günstig gelegen für die Entwickelung eines Handelsmittelpunkts im Innern dürfte er bald an Bedeutung zunehmen. — Von der andern Gesellschaft, derjenigen der Smyrna-Cassababahn, ist seit vorigem Jahr die 87 km lange Zweigbahn von Magnesia nach Soma dem Verkehr neu übergeben worden. Die Gesammtausdehnung der gegenwärtig in Betrieb befindlichen Linien dieser Eisenbahngesellschaft beträgt 265,5 km. Eine auffallende Erscheinung hat sich in der letzten Zeit trotz des Ausbaues der Smyrnischen Bahnen geltend gemacht, dass nämlich der Karawanenverkehr zwischen Smyrna und der Hermusebene wieder mehr in Aufnahme kommt. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, dass der kostspielige Bahnbau für Güter hohe Tarife bedingt, welche die Beförderungskosten bei Verwendung von Kameelen nicht unwesentlich übersteigen. („D. Verk.-Ztg.“)

Personalnachrichten.

Preussen.

Der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheime Baurath Jungnickel, ist zum Geheimen Ober-Baurath ernannt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungsbaumeister Nöhre in Köln ist unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (rechtsrh.) in Köln zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt und dem Regierungs- und Baurath Lange in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst verliehen worden.

Versetzt sind: Der Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath Dircksen, bisher in Köln, nach Erfurt, als Dirigent der bei der Eisenbahndirektion daselbst in Wirksamkeit getretenen Abtheilung IV (für den Bau neuer Bahnen), ferner die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Goos, bisher in Stralsund, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Berlin-Stettin) in Stettin und Zachariae, bisher in Wittenberg, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Stralsund.

Gestorben ist der Geheime Baurath Beckmann, Direktor des Betriebsamts (Hannover-Altenbeken) in Hannover.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die an der Bahnstrecke Wadgassen-Völklingen zwischen der Station Wadgassen und der nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Station Hostenbach gelegene Haltestelle Hostenbach am 15. November d. J. für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Kleinviehverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 7. November 1890. (2419)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 11. d. Mts. ab werden die gemischten Züge der Strecke Stolberg-Alsdorf zu den im Fahrplane vom 1. Oktober d. J. angegebenen Abfahrts- bezw. Ankunftszeiten nicht mehr vom Bahnhof Stolberg Rh., sondern am Fusse der alten Uebergabegeleise von Stolberg A. J. nach Stolberg Rh., in der Nähe der dortigen Eisenbahnüberführung, woselbst vorübergehend ein Bahnsteig hergestellt ist, abfahren bezw. daselbst ankommen.

Eine Fahrplanänderung tritt insofern ein, als der gemischte Zug Nr. 43 (1.32 Nachm. ab Alsdorf 2.08 in Stolberg) eine um 7 Minuten frühere Lage erhält — mit Abfahrt von Alsdorf 1.25 Nachm., von Höngen Rh. 1.35, in Stolberg A. J. 2.01 Nachm.

Köln, den 4. November 1890. (2420)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Rummelsburg-Rangirbahnhof. Vom 10. November d. J. ab ist auf der Station Rummelsburg-Rangirbahnhof die Wiederverladung der daselbst entladenen, zur Weiterbeförderung bestimmten Gänsesendungen gestattet.

Insoweit für Rummelsburg-Rangirbahnhof direkte Sätze nicht bestehen, finden die Sätze für Berlin, Schlesischer Bahnhof, Anwendung. (2421 MG)

Berlin, den 3. November 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1890. Die Bestimmungen über die Berechnung der Transportpreise für lebende Thiere in Einzelsendungen bei Beförderung in mehreren Wagen haben eine anderweite Fassung erhalten. Die abgeänderte Bestimmung, über welche auf Erfordern seitens der Abfertigungsstellen Auskunft ertheilt wird, kommt am 1. Januar 1891 bei allen Deutschen Eisenbahnen zur Einführung.

Berlin, den 29. Oktober 1890. (2422 MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin, als geschäftsführende Verwaltung.

Schmalspurige Eisenbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf. Die besonderen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den obenbezeichneten schmalspurigen Eisenbahnlinien, sowie ein, den direkten Verkehr derselben mit der schmalspurigen Eisenbahnlinie Zittau-Markersdorf betreffender Anhang sind erschienen und können durch unsere Güterexpeditionen käuflich bezogen werden.

Der Tag der Betriebseröffnung der neuen schmalspurigen Eisenbahnlinien wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 3. November 1890. (2423)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Am 1. Januar 1891 tritt zu unserem vom 1. April 1889 gültigen Lokal-Gütertarif der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, eine Erweiterung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, Aenderung des Ausnahmetarifs für Holz und eine neue Tariftabelle.

Durch letztere werden die Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen, der Spezialtarife und des Ausnahmetarifs für Holz allgemein ermässigt, dagegen kommt der Ausnahmetarif für Getreide in Fortfall. Hierdurch werden die Frachtsätze für Getreide in mehreren Verkehrsverbindungen um ein geringes erhöht.

Der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien wird in einigen Verkehrsbeziehungen um 1 ₰ für 100 kg erhöht, in anderen um diesen Betrag ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Verkehrskontrole hierselbst, Lindenstrasse 29.

Stettin, den 4. November 1890. (2424)
Direktion.

Für die zwischen Kobelnitz und Pudewitz belegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Biskupitz findet vom 1. November d. J. ab in den Staatsbahn-Güterverkehren Bromberg-Breslau und Bromberg-Berlin direkte Abfertigung für den Wagenladungs-Güterverkehr statt.

Die Ver- bezw. Entladung schwerwiegender Fahrzeuge ist ausgeschlossen.

Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe der nächsten Tarifnachträge für den allgemeinen Verkehr die Entfernungen für Kobelnitz unter Zuschlag von 7 km zu Grunde gelegt.

Für Sendungen Oberschlesischer oder Niederschlesischer Steinkohlen kommen die in den bezüglichen Ausnahmetarifen vom 1. September 1885 bezw. 1. Oktober 1884 (s. Nachtrag I unter VII 3) bestehenden Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr mit Pudewitz zur Erhebung.

Bromberg, den 31. Oktober 1890. (2425)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. kommt unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. Dezember 1885 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz im direkten Verkehre von Stationen Deutscher Bahnen nach den Stationen der Französischen Ostbahn zur Einführung. Preis 80 ₰.

Der Tarif enthält einfache Frachtermässigungen, jedoch im Verkehr von einigen südlichen Stationen Bayerns, Württembergs und Badens nach dem südlichen Frankreich auch einige Frachterhöhungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die billigeren Frachtsätze des alten Tarifs bis zum 15. Dezember d. J. in Geltung. Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und das Verbands-Abrechnungsbüreau hierselbst.

Strassburg, den 31. Oktober 1890. (2426)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Köln (rrh.)-Altona. Die Stationen Lütjenburg, Benz und Kletkamp der Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona werden mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 4. November 1890. (2427)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 ab tritt der Ausnahmetarif 4 für Cement und Düngemittel zwischen Biebrich und Stationen der Pfälzischen Bahnen ausser Kraft. Von dem gedachten Tage ab kommen für die betr. Sendungen die gegenwärtigen, indessen um 0,01 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III in Anwendung.

Durch diese Maassregel treten für einzelne Verbindungen Frachterhöhungen ein.

Näheres ist auf den betr. Stationen zu erfahren. (2428)

Frankfurt a/M., den 3. November 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. November 1890 treten für die Beförderung von Hölzern des Spezialtarifs II sowie für kieferne und eichene Eisenbahnschwellen im Durchgangsverkehr von Illowo nach Danzig und Neufahrwasser nachfolgende Ausnahmetarifsätze in Kraft:

Von Station Illowo trans.	nach Danzig lege Thor	Danzig Oliv. Thor	Danzig Weichselbahnhof	Neufahrwasser
	für 100 kg in Mark			
a) für Hölzer des Spezialtarifs II	0,48	0,49	0,50	0,50
b) kieferne und eichene Eisenbahnschwellen.	0,47	0,48	0,49	0,49

1. Diese Ausnahmesätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von südlich Kowel liegenden Stationen der Russischen Südwestbahnen kommen und deren überseeische Ausfuhr nach dem Auslande unter den für die Anwendung der Getreidedurchfuhrtarife von Russland geltenden Kontrolvorschriften innerhalb eines Jahres nach Eingang nachgewiesen wird.
2. Umladegebühren an der Grenze werden nicht erhoben.

Bromberg, den 31. Oktober 1890. (2429)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Französischer Getreideverkehr. In Erläuterung des Punktes 5 der Tarifbestimmungen auf Seite 3 des vom 1. März 1883 gültigen Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Französischen Getreideverkehr wird zur Kenntniss gebracht, dass die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes auf einschlägige Sendungen Anwendung finden, welche nach den an den Linien Genf-Culoz-Lyon-Roanne-Gannat und Roanne-Pouilly s. Charlieu-Puray-le Monal-Charalles, sowie den westlich und südlich hiervon gelegenen Französischen Stationen bestimmt sind, bezw. in umgekehrter Richtung befördert werden.

Wien, am 29. Oktober 1890. (2430)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmefrachtsatz für Quarzsand von Bodenbach/Tetschen nach Wien.) Für Quarzsand tritt ab 1. Januar 1891, unter Einhaltung der im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" enthaltenen Bedingungen, folgender Frachtsatz im Kartirungswege, längstens bis Ende Dezember 1891, in Kraft:
Von Tetschen
Oe. N. W. B., B. N. B.
Von Bodenbach
B. N. B., Oe. U. St. E. G.
nach Wien Oe. N. W. B.,
Oe. U. St. E. G., 1 ℳ
K. F. J. B., K. F. N. B. pro 100 kg.

Wien, am 3. November 1890. (2431)

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahn-Verband. Ergänzungen des Tarifs, Theil I und Theil IIa, Heft 1.

I. Im Tarife, Theil I für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verband vom 1. Juni 1890 ist nachzutragen:

a) im Reglement:
auf Seite 47, Artikel 22a, als vorletztes Alinea:
„Werthdeklarationen werden nur in der Francswährung zugelassen."
auf Seite 49, Artikel 22b, als vorletztes Alinea:
„Lieferzeitdeklarationen werden nur in der Francswährung zugelassen."
b) in der Waarenklassifikation und zwar mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1890:
auf Seite 216:

Bezeichnung der Waaren	Kombinirte Klassifikation der ausserfranzösischen Bahnen: Einzelsendungen — Klasse	Wagenladungen von 5 000 Kilogramm	Wagenladungen von 10 000 Kilogramm	Französische Klassifikation: Allgemeiner Tarif — Serie Nr.	Spezialtarif Nr.	Spezialtarif §	Désignation des marchandises
Talg (Unschlitt), roher, in Säcken	—	C	A. T. 28	—	16	II	Suif brut en sacs

auf Seite 318:

Désignation des marchandises	Classification française: Tarif général — Série Nos	Tarifs spéciaux Nos	Tarifs spéciaux §	Classification combinée des chemins de fer hors de France: Expéditions partielles — Classes	Wagon complet de 5 000 kilogrammes	Wagon complet de 10 000 kilogrammes	Bezeichnung der Waaren
Suif brut en sacs	—	16	II	—	C	A. T. 28	Talg (Unschlitt), roher, in Säcken

II. Desgleichen ist mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1890 in dem vom 1. Juni 1890 gültigen Tarife, Theil IIa, 1. Heft auf Seite 325 in die Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 28 der Artikel „Talg (Unschlitt), woher, in Säcken" aufzunehmen.

Wien, am 31. Oktober 1890. (2432)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Schluss der amtl. Bekanntm. S. IV.

Nr. 21. Jahrgang 1890. Berlin, am 8. November 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	B	1001	1	Kiste	?	—	26	1	Vaihingen a. d. Fildern	Württemb. Stsb.	
2	B	—	1	„	—	—	81	2	Hagenow	K. E.-D. Altona	beschr.: Vorsicht Bremen.
3	B (eingestanzt)	3208	1	—	Bleizunge	—	51,5	3	Roth	Bayerische Stsb.	*)
4	B & C / C	3254	1	Pack	(Kalender?)	—	31	4	Waldsee	Württemb. Stsb.	
5	B H	8052	1	Packet	2 Gummischläuche	—	25	5	Deggendorf	Bayerische Stsb.	**)
6	B W	—	1	Bierfass	leer	—	18	6	Leipzig (Berl. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
7	B W	4066	1	Kiste	?	—	—	7	Suhl	„	bez.: Berlin / Steyer.
8	C C	62	1	„	leer	—	—	8	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
9	C S	2065	1	„	?	—	26	9	Weimar	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Arnheim.
10	C V	2437	1	Sack	Kaffee	—	65,5	10	Moringen	K. E.-D. Hannover	
11	D	—	1	Fass	Cognac	—	105	11	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
12	D F P	—	1	Tonne	ansch. Heringe	—	153	12	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
13	D T	2755	1	Kiste	leer	—	—	13	Altona-Ottensen	„	
14	E P	9471	1	„	?	—	21	14	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
15	F F	3 u. 7 6	2 1	— —	gusseis. Ofenthüren gusseis. Ofenrohr	— 	20	15	Wilster	K. E.-D. Altona	
16	F M	793	1	Kiste	Stroh	—	6	16	Berlin P	K. E.-D. Magdeburg	
17	F R	743 777 1048	3	Kisten	leer	—	73	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Mühlhausen i/Th.
18	G A S	1821	1	Kiste	3 Stück Maschinentheile		33	18	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: Halle a. d. Saale.
19	G G	998	1	Pack	?	—	4	19	Jagstfeld	Württemb. Stsb.	
20	G H	7928	1	Kiste	Packheu	—	42	20	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	alte Bekl.: Berlin H.
21	G H	134	1	„	Steingutteller (z. Th. zerbrochen)		87	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	G L	3809	1	„	papierene Lampenschirme		7	22	Ulm	Württemb. Stsb.	Vorsicht.
23	G M / P P	—	1	Bund	Cocosgarn	—	2	23	Tönning	K. E.-D. Altona	
24	G S	1	1	Ballot	graulein. Garn	—	11	24	Riedlingen	Württemb. Stsb.	
25	G U	—	1	Korb	Nüsse	—	13,5	25	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
26	H	3	3	—	Waschfässer	—	40	26	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
27	H oder B	1	1	—	eis. Pumpenrohr	—	—	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	H O	1	1	—	hölz. Spielwaaren	—	4,5	28	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
29	H P	72	1	Schliesskorb	ansch. Kleider	—	—	29	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	mit Blaustift „Hagen-Neuötting“ sign.
30	H S u. C	17502	1	Kiste	—	—	68	30	Neuötting	Bayerische Stsb.	
31	J B	79	1	Petrol.-Fass	leer	—	35	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	
32	J F	89	1	Kiste	leer	—	15	32	Rothau	Elsass-Lothring.	
33	J G L	4030	1	„	Wein	—	46	33	Braunschweig H	K. E.-D. Magdeburg	
34	J L	5/8	4	Säcke	Kartoffeln	—	204	34	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
35	J R	5033/36	4	Körbe	Glas	—	135	35	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
36	J W	587	1	Ballen	Barchent	—	7	36	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	bekl.: Berlin L. B.
37	K	4	1	Fass	altes Metall	—	174	37	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
38	K & J	727	1	Ballen	Tabak	—	75,5	38	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	

*) Emserhütte eingegossen; Roth a. Sand mit weisser Oelfarbe beschrieben.

**) Mit schwarzer Farbe „München 8052“ beschrieben; die Gummischläuche tragen die Aufschrift „bleifrei“.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	K K	5053	1	Kiste	leer —	—	39	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
40	L J	1600	1	—	Kopirpresse —	20	40	Königsberg i. Neumk.	K. E.-D. Breslau	
41	L S	2	1	Ballot	Tuch —	13,5	41	Kirchberg	Sächsische Stsb.	beschr.: Werdohl.
42	M	33/34	1	Block	Zinn oder Zink —	14	42	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
43	M	4616	1	Ballot	Leder —	53	43	München C. B.	Bayerische Stsb.	
44	M	151	1	Pack	leere Säcke —	20	44	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
45	N	5	1	Kiste	Wein —	60	45	Neudietendorf	„	
46	N K	—	6	Pack	Holzschuhe —	67	46	Rappoltsweiler	Elsass-Lothring.	
47	P	—	1	Tonne	ansch. 1 Kiste oder 1 Fass	33	47	Neustadt i/H.	K. E.-D. Altona	
48	P H	—	1	—	Eisenplatte —	87	48	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	P J	—	1	Koffer	— —	43	49	Berlin	K. E.-D. Altona	
50	P S	210	1	Kiste	leer —	37	50	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
51	R	60	1	—	gusseis. Ofentheil —	3,5	51	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
52	R B	4	1	Koffer	leer —	16	52	Weissenburg	Elsass-Lothring.	
53	S	6040	1	Kiste	leer —	—	53	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
54	S D	234	1	Ballen	Manufaktur —	8	54	Magdeburg Centr.	K. E.-D. Magdeburg	
55	S V	3690	6	—	Gusstheile —	69	55	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
56	T S	293	1	Beutel	Rosinen —	20	56	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
57	V G	—	8	—	Ofentheile —	21,5	57	Marburg	K. E.-D. Hannover	*)
58	W	—	1	Pack	5 emaillirte eiserne Häfen	16	58	Neudenau	Württemb. Stsb.	
59	W	4433	1	Kiste	— —	21	59	Assling	Bayerische Stsb.	Assling bezettelt.
60	W S	2949	1	Harrass	Stroh —	30	60	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
61	W T	778	1	Kiste	leer —	—	61	Altona-Ottensen	„	
62	W W a	—	1	„	leer —	9	62	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	**)
63	Z	—	1	Fässchen	gesalz. Fische —	4,5	63	Esslingen	Württemb. Stsb.	
64	Z B	8	1	Sack	Kartoffeln —	46	64	Kirchberg	Sächsische Stsb.	***)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
65	Adler (eingebrannt)	32966	1	Bierfass	leer, gebraucht —	16,5	65	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
66	Burbach N S	20	1	—	Träger I —	58	66	Rauscha	K. E.-D. Berlin	auf der freien Strecke gef.
67	Hauser & Sobotha	—	1	Sack	leere Säcke —	17	67	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
68	Hirsch	—	1	„	leere Säcke —	31	68	München C. B.	Bayerische Stsb.	
69	O. Lindner	1116	1	Fass	leer, gebraucht —	10	69	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
70	Lublinitz	—	1	—	gelb gestrichenes Kloset	12	70	Lublinitz	K. E.-D. Breslau	
71	Mannheim-Frankfurt	251	1	Kasten	Wäsche usw. —	22	71	Frankfurt a/M. Gep.-Abf., Hauptbhf.	Main-Neckarb.	
72	Remilly-Kurzel	—	3	—	leere Milchkannen —	—	72	Remilly	Elsass-Lothring.	
73	Robert	—	1	Flasche	Schaumwein —	—	73	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
74	Schweidnitz	—	2	Schachteln	Juchtenlederschmiere	—	74	„	„	
75	Simmel	—	1	—	Paar neue Hosen —	—	75	„	„	
76	Otto Thost Zwickau	45.0.2. 370	1	—	gusseis. Roststab —	3,5	76	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
77	A. Voigt	—	1	Sack	Kartoffeln —	51	77	Neu-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
78	W. B. Tondern	—	1	Packen	Holzleisten, Holzschrauben sowie Schlüssel	10	78	Bredebro	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
79	—	11 weiss	1	Bund	Winkeleisen —	35	79	Barmen, Unter-	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	41	1	—	Paar Galoschen —	1	80	Metz	Elsass-Lothring.	
81	—	58 weiss	11	—	gusseis. Ofentheile —	59	81	Hof	Sächsische Stsb.	
82	—	74 3224 2. 9.	1	Fass (ansch. Oelfass)	leer —	31	82	Harburg	K. E.-D. Hannover	Fass trägt auf der anderen Seite die Bezeichnung G.
83	—	2464	2	Bund	Sessel —	15	83	München C. B.	Bayerische Stsb.	
84	—	3918	1	—	gusseis. Rohr —	70	84	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

*) Bei 341 Kolli Ofentheile ab Wilhelmshütte.
**) Beschr.: Hannover. Von Düsseldorf eingegangen.
***) Theilweise verdorben, für 50 ₰ verkauft.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
85	weiss	—	1	Kollo	Eisentheile —	5	85	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
86	grüner Strich	—	1	—	gusseis. kleine Riemenscheibe	6	86	Wilster	„	
87	rother Strich	—	1	—	Eisenstange —	15	87	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
88	/ roth	—	6	Stück	Gasrohre —	76	88	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
89	1 Strich grün	—	1	—	verzinntes Eisenrohr	23	89	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
90	—	—	2	—	Achsentheile —	14,5	90	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
91	—	—	3	Pack	eis. Anker —	6	91	Neisse	K. E.-D. Breslau	
92	—	—	1	—	vernickelter Artilleriesäbel in braunem Wollstoff-Futteral	—	92	Hannover Gep.-Exped.	K. E.-D. Hannover	bei Bodenrevision.
93	—	—	1	Bund	Bandeisen —	22	93	Barmen, Unter-	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	—	eis. Betttstelle —	31	94	Elberfeld St.	„	
95	—	—	14 4 6	Stück „ „	Bretter — kief. Bretter à 6 m lg. u. 1,5 cm stark kief. Schwarten —	—	95	Weichselthal-Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
96	—	—	1	Cementtonne	— —	7	96	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	4	Stangen	Eisen —	400	97	Camenz	K. E.-D. Breslau	1 à $5\frac{1}{2}$ m 3 „ $4\frac{1}{2}$ „
98	—	—	13	Kolli	altes Eisen —	255	98	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
99	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	46	99	Halden	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	4	—	Eisenrohre —	46	100	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
101	—	—	1	Sack	Eisenwaaren —	7	101	Hagenau	Elsass-Lothring.	
102	—	—	1	Fässchen	leer —	9	102	Saargemünd	„	
103	—	—	1	Sack	Formsand —	100	103	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
104	—	—	1	—	gedrehter Fuss zu einem Billard oder Piano gehörig	19	104	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	am Fusse ist ein kl. Hohlschlüssel angeb.
105	—	—	1	—	Gardinenstange —	1	105	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
106	—	—	1	—	eis. Gewicht —	20	106	München C. B.	Bayerische Stsb.	
107	—	—	2	Stück	Gussrädchen —	14	107	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
108	—	—	2	—	eis. Hängelager —	30	108	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	4	Bund	Holzreifen —	4	109	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	110	Bremen	K. E.-D. Hannover	
111	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	9	111	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
112	—	—	1	—	Kette, 6 m lg. —	—	112	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
113	—	—	1	—	Klappstuhl —	—	113	Striegau	K. E.-D. Berlin	
114	—	—	1	Korb	Kleider —	40	114	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
115	—	—	1	—	Kohlendeckel —	1	115	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
116	—	—	2	—	Küchenbänke —	—	116	Mengen	Württemb. Stsb.	
117	—	—	1	—	eis. Kurbelstange —	25	117	Ergoldsbach	Bayerische Stsb.	
118	—	—	2	—	Latirbäume —	—	118	Seesen	K. E.-D. Magdeburg	
119	—	—	1	Sack	Lumpen —	19	119	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	Beutel	Maschinentheile —	2,5	120	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	1	—	hölz. Mulde —	3	121	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
122	—	—	1	Korb	Nägel —	63	122	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
123	—	—	1	—	Pflugkarre —	32	123	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
124	—	—	2	Stück	Piasavabesen —	1,5	124	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
125	—	—	1	Korb	Rebhühner u. Hasen	12	125	Leipzig (Th. Bhf.) Eilg.	„	für 7,35 *M.* verkauft.
126	—	—	1	—	grüne Rindshaut —	40	126	München S. B.	Bayerische Stsb.	
127	—	—	6	Blöcke	Roheisen —	154	127	Ronneburg	Sächsische Stsb.	auf der Strecke gef.
128	—	—	1	Sack	Säcke —	9	128	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
129	—	—	1	Pack	Säcke —	13	129	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
130	—	—	1	„	5 Schraubenschlüssel	—	130	Posen	K. E.-D. Breslau	
131	—	—	1	—	Schutzdeckel zum Dreschkasten	21	131	Zinten	K. E.-D. Bromberg	roth gestrichen.
132	—	—	1	Kiste	Schuhe u. Pantoffeln	22	132	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
133	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	8	133	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
134	—	—	1	Bund	Seegras —	50	134	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	1	Kollo	Stabeisen —	12	135	Posen	K. E.-D. Breslau	
136	—	—	4 1	Stück „	Stabeisen — Werkzeug —	31	136	Fellheim	Bayerische Stsb.	
137	—	—	2	Kolli	47 Stränge —	—	137	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
138	—	—	1	—	Stuhl (zusammenlegbar)	4	138	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
139	—	—	1	—	eiserner Vorlegebaum	—	139	Berlin Nordbahnhof	K. E.-D. Berlin	aus Wg. Berlin 9544 am 8/8. überzähl. entl.
140	—	—	1	—	abgebr. Wagentritt —	—	140	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
141	—	—	1	—	altes Zinkrohr —	7	141	Coswig i. A.	„	bei Beladung des Wagens 10343 K. lrh.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	—	9	Kolli	leere Säcke —	170	1	Fleurus	Grand Central Belge	
2	T M	5/7	2	Körbe	Butter —	33	2	Hasselt	„	
3	V A	106	1	Ballen	Umzugsgut —	29	3	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	Bacon	—	1	Kollo	Spielwaaren —	7,5	4	Hasselt	Grand Central Belge	
5	Braums	—	1	Packet	? —	12	5	„	„	
6	Deprez	—	1	„	? —	2	6	Nismes	„	
7	Lambert	—	1	„	? —	3	7	„	„	
8	{ Schröder Hannover }	—	1	Pack	(5) Körbe —	—	8	Hettstedt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	—	2	1	Sack	Korinthen —	53	9	Aix T.	Grand Central Belge	
10	—	—	2	—	Holzschuhe —	1	10	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	—	—	1	Sack	Runkelrüben —	3,5	11	Hasselt	Grand Central Belge	
12	—	—	1	—	{ Seitentheil zu 1 eis. Bettstelle }	4,5	12	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	—	—	1	Packet	Sensen —	12	13	Hasselt	Grand Central Belge	
14	—	—	1	—	eis. Stange —	5	14	Anvers Bs.	„	
15	—	—	1	—	Viehgitter —	43	15	Lindau	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Elbeumschlags-Verkehr. Für Wolle aller Art, Wollabfälle (exklusive Schlackenwolle und Baumwolle) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in denselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1891 in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Zwischen Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz und Zwittau	1,82 ℳ
Zwischen Schönpriesen-Umschlag und Zwittau	1,77 „
Zwischen Dresden-Elbkai und Zwittau	2,22 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. November 1890. (2433)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von verschiedenen für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen **eisernen Beschlagtheilen für Personen- und Güterwagen** soll vergeben werden, und können Lieferungsbedingungen hierzu auf postfreies Ansuchen von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Entrichtung von 20 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Angebote sind bis zum
18. November d. J., Mittags 12 Uhr,
an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 3. November 1890. (2434JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Der Materialbedarf pro 1891, bestehend in 1. Brennmaterialien (exkl. Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- und 4. Fettwaaren, 5. diverse Materialien, 6. Uniformgegenstände, 7. Schreibmaterialien und 8. Drucksachen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen mit dem Verzeichnisse der Materialien können bei unserer Materialinspektion bezw. Drucksachenverwaltung hier eingesehen oder auf portofreies Verlangen von diesen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot zur Materiallieferung pro 1891" bis spätestens den 22. November 1890, Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei und zwar für die ersten 6 Abtheilungen an Herrn Materialieninspektor Schick und für die 2 letzten Abtheilungen an Herrn Ober-Güterinspektor Klöss hier einzusenden.

Mainz, den 3. November 1890. (2435)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 89. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 12. November 1890.

Inhalt:

Von München nach Glasgow.

IV.

(Schluss.)

Glasgow ist das **Eldorado** des Maschinenbauers. Denn hier werden die schönsten und besten Dampfschiffe und Lokomotiven gebaut, während jeder Zweig des allgemeinen Maschinen- und Werkzeugbaues betrieben wird, von einer Nähnadel bis zum mächtigsten Dampfhammer. Hier wirkte und lehrte **James Watt** in seinem Optikerladen bei der alten Universität und ersann die Kondensations-Dampfmaschine, welche er später mit **Boulton** in der Maschinenfabrik zu Soho bei Birmingham ausführte. Glasgow hat sich von einem ehemaligen Fischerdorf zur zweiten Handels- und Industriestadt des Vereinigten Königreichs emporgearbeitet; Handel und Rhederei mögen zwar in Liverpool noch bedeutender sein, während die Baumwollmanufaktur und Textilindustrie von Manchester unerreicht ist, allein auf dem Platze von Glasgow findet sich eine alle Gebiete umfassende Thätigkeit vereinigt, und ausserdem eine Roheisenproduktion, welche durch die reichen Steinkohlen- und Eisengruben der Umgegend genährt, den Weltmarkt beherrscht. Es gibt dort nicht weniger als 78 Hochöfen. Unsere ganze moderne Industrie beruht vornehmlich auf dem **Eisen**, und der gegenwärtige Verbrauch von Eisen und Stahl gibt wohl das lehrreichste Bild von der gewaltigen Entwickelung der Technik, der Industrie und des Verkehrswesens im „eisernen Jahrhundert". Die Jahresproduktion der Erde wird zur Zeit auf 28 Millionen Tonnen Roheisen geschätzt, an der Glasgow allein mit über 1 Million Tonnen theilnimmt. Desgleichen — und darüber dürften schlechterdings keine Zweifel walten — gibt es heute keinen bessern Maassstab für den Kulturfortschritt eines Volkes, als dessen Maschinenkunde bezw. die Herstellung und Anwendung der besten Maschinen für Industrie und Verkehr.

Nach dem Adressbuch von Glasgow für 1890 betrug im Sommer 1889 die Einwohnerzahl der Stadt und der anstossenden Distrikte 770 104 Seelen, wovon 557 600 auf die eigentliche City trafen. Die jährliche Bevölkerungszunahme beträgt nach dem Mittel der letzten Decennien 12 600 Seelen. Die **Wasserversorgung** Glasgows mit billigem, reichlichem, reinem und gesundem Wasser aus dem Hochlandsee „Loch Katrine" ist berühmt. Es treffen auf den Kopf der Bevölkerung, für Haushaltungs- und andere Zwecke, nicht weniger als 50 Gallonen oder 227 l täglich. Unter den Neuerungen des Verkehrswesens der letzten Jahre sind besonders zu erwähnen die grossartigen Bahnhöfe mit Hotels der Glasgow & South Westernbahn „**St. Enoch Station**" und der Caledonianbahn „**Central Station**". Ferner sind neue Brücken über

den Clyde gebaut und ein vollständiges Netz von Strassenbahnen, sowie eine Stadtbahn angelegt worden. Diese letztere, zum Theil unterirdisch geführt und deshalb „low level railway“ genannt, verbindet das Westend mit den nördlichen, östlichen und südlichen Distrikten. Auf dieser Linie verkehren Wagen mit elektrischer Beleuchtung und zwar mit selbstthätiger An- und Abstellung des Lichtes bei der Tunnelein- und Ausfahrt, zu welchem Behufe in den Tunnels eine mittlere hölzerne Berührungsschiene gelegt ist. In Glasgow stehen die beiden bekannten Riesenschlote der chemischen Fabriken von St. Rollox und Port Dundas, welche nach dem Eiffelthurm zu den höchsten Bauwerken der Erde zählen und über den gewaltigen Grundmauern eine Höhe von 140 m erreichen. Der schöne Hafen von Glasgow wird durch den Clyde gebildet, welcher die Stadt in eine nördliche und eine südliche Hälfte trennt. Die grössten Seeschiffe können so fast mitten in der Stadt längs den beiderseitigen Kais anlegen, während die zahlreichen, weltberühmten Schiffswerften an der Meeresbucht des Clyde bis nach Greenock hinunter, etwa 20 km von Glasgow, liegen.

Die Lokomotivenindustrie von Glasgow beschäftigt in drei Fabriken etwa 6 000 Arbeiter, nämlich Neilson & Co., Hyde Park Locomotive Works 2500, Dubs & Co, Glasgow Locomotive Works, ohne die Filiale in Kanada 2000, und Sharp, Stewart & Co., limited (früher in Manchester) 1 500 Mann. Die erste der genannten Anlagen, gegenwärtig die grösste und besteingerichtete Lokomotivenfabrik Europas, wurde im Jahre 1837 durch Beaumont Neilson, den Erfinder des „Hot Blast“ oder Heissluftprozesses beim Hochofenbetrieb, gegründet, und ging später in den alleinigen Besitz dessen Sohnes, Walter Montgomery Neilson über. Die Fabrik lieferte anfänglich ebenfalls Schiffsmaschinen und hat bis dahin über 4 000 grosse Lokomotiven gebaut, welche einen Gesammt-Produktionswerth von etwa 200 Millionen Mark darstellen. Die jährliche Leistungsfähigkeit beträgt gegenwärtig mindestens 300 Vollbahn-Lokomotiven. Bei meinem Besuche hatte die Fabrik nicht weniger als 263 Lokomotiven in Bestellung und zwar: 100 Stück für die Midlandbahn, 75 für die Manchester Sheffield & Lincolnshirebahn, 30 Verbundlokomotiven für die Indische Bengal-Nagpurbahn, 15 für die South Easternbahn, 14 für die Japanische Danyobahn, 10 für die Bombay Baroda & Central Indiabahn, 10 für die Great Indian Peninsularbahn (darunter 5 Verbundlokomotiven) und 9 Doppellokomotiven für Mexiko. Die letztgenannten, nach System Fairlie konstruirten Maschinen sind wohl die grössten und kostbarsten der bis dahin gebauten Lokomotiven. Dieselben sind für den Betrieb der langen Steigungen von 40 ‰ mit Krümmungen von 100 m Halbmesser der Bahn von Vera Cruz nach Mexiko bestimmt; das Gewicht der sechsachsigen Tendermaschine ist mit vollen Vorräthen über 90 t, und der Kaufpreis einer solchen „Goliathlokomotive“ beläuft sich auf 90 000 ℳ. Man darf aber nicht vergessen, dass dieser Motor das Doppelte leistet wie eine gewöhnliche kräftige Güterzuglokomotive, während die wiederholten Nachbestellungen der grossen Maschinen (es laufen jetzt 35 Stück in Mexiko) darauf hinweisen, dass die Gesammtleistung der Doppellokomotiven auch eine sparsamere ist. Alleiniger Besitzer der „Hyde Park Locomotive Works“ ist jetzt der frühere Generaldirektor von Neilson, James Reid, und es war mir eine hohe Freude und Befriedigung, an derselben Stelle, wo ich vor 30 Jahren meine Lokomotivenpraxis als Schlosser begonnen, die alten verehrten Lehrmeister wieder begrüssen zu können.

Wem der Betrieb einer modernen Englischen Muster-Lokomotivenfabrik nicht näher bekannt ist, macht sich nicht leicht eine Vorstellung von der Vollkommenheit der Einrichtungen und der Umsicht der Verwaltung. Da finden sich Werkzeugmaschinen, die auf dem Festlande kaum dem Namen nach bekannt sind — Vervielfältigungsmaschinen, welche die Wirkung einer Reihe Werkzeuge derselben Gattung in sich vereinigen. Die Anwendung der Amerikanischen Fräsen oder „Milling-Tools“ ist eine sehr vielseitige. Motorkrahnen sind überall angebracht und laufen mit Seilbetrieb sowohl auf dem Boden der Werkstätten, als oben am Dach entlang. In den Schmieden stehen ganze Reihen von Dampfhämmern und Schmiedemaschinen der verschiedensten Kaliber. Die Umbördelung der Kesselbleche, welche in der neuesten Englischen Praxis mit Vorliebe aus weichem Siemens-Martinstahl gewählt werden, geschieht nicht mehr durch Klopfen mittelst Holzhämmer, sondern durch hydraulische Pressvorrichtungen. Alle Vernietungen werden, wo dies nur immer angeht, mittelst Maschinen, und die Kesselwandungen stets mit doppelter Laschennietung ausgeführt. Eine Eigenthümlichkeit der Schottischen Lokomotivenfabriken sind die Schleifereien, in welchen auf riesigen Schleifsteinen verschiedene Bestandtheile der Lokomotive abgeschliffen werden; damit wird die langsamere Arbeit der Hobel- und Stossmaschinen vielfach ersetzt, indem die Schottischen Schleifer eine derartige Uebung und Geschicklichkeit haben, dass sie gewisse Arbeiten genau nach dem Lineal ausführen können. Für schwerere Arbeitsstücke, wie Lenk- und Kuppelstangen oder gar Rahmenbleche sind geeignete Krahnvorrichtungen angebracht. Zuweilen werden auch Kesselverschaalungen, Rauchkammern und Schornsteine abgeschliffen, um glatte Oberflächen zu erzielen, denn es wird ebenso sehr auf äussere Schönheit der Fabrikate, als auf rasche und gute Ausführung derselben gesehen.

Die Architektur und Formenschönheit der aus einer grossen Fabrik oder Bahnwerkstätte stammenden Englischen Lokomotive ist einzig in ihrer Art, und wird nicht einmal in Amerika erreicht, wo doch auch Grosses in dieser Hinsicht geleistet wird; allein die Amerikanische Lokomotive ist schon in der allgemeinen Anordnung zu unruhig angelegt und mit zu vielem Beiwerk ausgestattet, um eine einheitlich ästhetische Wirkung hervorbringen zu können. Die Englische Lokomotive zeigt vom Fusstritt bis zur Kaminkrone nur gerade, kreisförmige, oder parabolisch geschwungene Linien, und diese, in Verbindung mit sorgfältigster Vollendung und Malerei geben dem ganzen Werk einen Stil, der den Meister kennzeichnet. Die Ausführung der Lokomotiven in der Fabrik wird von seiten der Bahngesellschaften stets durch einen besonderen Beamten „Inspecting Engineer“ überwacht, welcher aber nicht blos die formellen Materialproben macht, sondern sich fortwährend auch im Zeichensaal und in den Werkstätten umsieht; für diesen wichtigen und gut besoldeten Posten wird auch nicht ein junger Akademiker, sondern ein älterer, erfahrener Arbeiter oder Werkmeister gewählt.

Angenehm berührt uns die grosse Ordnung und Sauberkeit, welche in einer derartigen Musterfabrik herrscht, sowie die Ruhe und Sicherheit, mit welcher die Verwaltung auftritt. Jeden Tag macht der Generaldirektor — ein von der Pike auf gedienter Ingenieur — seinen Rundgang durch die Zeichensäle und die Werkstätten, jedem Zeichner Rath ertheilend und jeden Arbeiter beobachtend. Auf diesem, einige Stunden andauernden Gang wird der Direktor durch die Zeichensäle von dem Oberingenieur, und durch die Werkstätten von dem Meister der betreffenden Abtheilung begleitet. Das Verhältniss zwischen Vorgesetzten und Arbeitern ist ein patriarchalisches — da gibt es weder Hochmuth von oben, noch kriechende Höflichkeit von unten. Das neue Verwaltungsgebäude der „Hyde Park Locomotive Works“ ist eine Sehenswürdigkeit an und für sich. Das Vestibul, das Treppenhaus, die Empfangssäle und Direktionszimmer sind prunkvoll, aber mit feinem Geschmack ausgestattet, und die grossartigen Büreaus sind auf das Praktischste eingerichtet. Ein eigener Kunstsalon enthält eine Sammlung von prachtvollen Photographien, darunter einige in ungewohnten Grössen, der in diesen Werken ausgeführten Lokomotiven, und kostbare Porträts der berühmtesten Britischen Ingenieure und Eisenbahner. Indem der Brite so seine Arbeitsräume schmückt, zeigt sich eben die hohe Auffassung eines Berufes, welcher ihm nicht als

blosses geldbringendes Geschäft gilt. Die Arbeitszeit in den Lokomotivfabriken zu Glasgow läuft in den Werkstätten von 6 bis 9, 10 bis 1 und 2 bis halb 6 Uhr; in den Büreaus von 9 bis 1 und von 2 bis 6 Uhr. Sonnabend um 1 Uhr Nachmittags wird die Fabrik geschlossen und alle 14 Tage ist Löhnung.

In den Schottischen Werkstätten wird also wöchentlich während $53^1/_2$ Stunden gearbeitet oder etwa 10 Stunden weniger, als in festländischen Fabriken dieser Gattung im allgemeinen üblich ist; die praktische Ueberlegenheit der Englischen Arbeitseintheilung springt aber besonders in die Augen, wenn die Vertheilung der Ruhepausen in die Arbeitsstunden berücksichtigt wird, denn die zwischen 2 Pausen liegende Arbeitszeit ist alsdann nur halb so lang, als wie bei uns, und die ununterbrochene Beanspruchung des Arbeiters eine entsprechend geringere, die individuelle Gesammt-Arbeitsleistung aber eine grössere, weil eine intensivere.

Dass sich die Engländer für ihre Arbeit zahlen lassen, ist hinlänglich bekannt, und darin haben unsere Vettern jenseits des Kanals vollkommen recht. Gerade infolge der hohen Preise, welche die Fabriken fordern und als Arbeitgeberinnen den Arbeitern und Angestellten für ihre Leistungen auch bezahlen können, ist es der Englischen Lokomotivenindustrie ermöglicht, die höchste Standarde der Vollendung zu behaupten. Unter den erfolgreichsten Englischen Lokomotivenbauern sind besonders auch 2 Deutsche zu nennen, welche vor etwa 50 Jahren „penniless" in England einwanderten und sich dort zu Millionären emporarbeiteten. Diese, nunmehr der Geschichte angehörigen Namen sind: Henry Dubs, ein geborener Mainzer, vormals Direktor der „Vulcan foundry" bei Warrington und dann bei Neilson & Co., begründete im Jahre 1864 die oben genannten „Glasgow Locomotive Works", welche jetzt unter der technischen Leitung von S. G. G. Copestake stehen. Charles Frederick Beyer aus Schlesien, zuerst Ingenieur der Lokomotivenfabrik von Sharp, Roberts & Co. in Manchester, errichtete mit Peacock die bekannte Lokomotivenbau-Anstalt „Gorton foundry" bei Manchester, und mit welchem Erfolg geht wohl aus der Thatsache hervor, dass Beyer einmal bei Lebzeiten dem „Owens College" in Manchester 2 Millionen Mark zu pädagogischen Zwecken schenkte. Jahresgehalte von 20—40 000 ℳ sind für die höheren Beamten einer Englischen Lokomotivenfabrik oder Eisenbahnwerkstätte durchaus keine Seltenheit. Der bisherige „Locomotive Superintendent" der Caledonianbahn, D. Drummond in Glasgow, ist mit einem Jahresgehalt von 60 000 ℳ als Generaldirektor der in Neu-Süd-Wales zu errichtenden Lokomotivenfabrik „Australian Locomotive Engine Works Company limited" zu Sidney ernannt worden.

Von Glasgow machte ich einen Ausflug in die Edinburger Ausstellung auf der Caledonianbahn, und zwar mit einer der neuen, von Neilson & Co. gebauten Schnellzuglokomotiven, welche die 77 km lange Strecke ohne Aufenthalt in etwa einer Stunde zurücklegen. Diese Maschinen haben wie die früher beschriebenen Schnellläufer der Great Northernbahn eine freie Triebachse, ein vorderes zweiachsiges Drehgestell und eine hintere feste Laufachse. Dagegen liegen die Cylinder innerhalb der Rahmen und haben 460 mm Durchmesser und 660 mm Hublänge. Der Durchmesser der Triebräder beträgt 7 Englische Fuss oder 2,14 m. Der Kessel hat eine feuerberührte Heizfläche von 100 m² und eine Rostfläche von 1,6 m². Im betriebsfähigen Zustande sind die Schienendrucke folgende: Drehgestell 13,5 t, Triebachse 17 t und Laufachse 11,5 t, zusammen 42 t. Der dreiachsige Tender wiegt mit 13 t Wasser und 4 t Kohle 33,5 t. Das grösste Gesammtmotorengewicht ist demnach 75,5 t auf einem Gesammtradstand von 13 m. Die Maschine ist mit der Westinghouse selbstthätigen Schnellbremse versehen, und dieser Apparat liefert ebenfalls die Pressluft für den Betrieb des Gresham Sandstreuers.

Ein eigentliches Gepräge liess sich der Edinburger Ausstellung nicht abgewinnen. Es war eben ein grosser Bazar, in dem man allerlei schöne Sachen sehen und kaufen konnte, gerade wie auf der „French Exhibition", welche diesen Sommer die Londoner in Kensington entzückte. Eine allgemeine Deutsche Ausstellung ist für nächstes Jahr ebenfalls in Kensington geplant. Die Ausstellung in Edinburg sollte allerdings vorwiegend eine „elektrische" sein und es waren deshalb eine grosse Anzahl Dynamomaschinen verschiedener Systeme und Beleuchtungsanlagen vorhanden, sowie eine von der „Electrical Engineering Corporation limited" aufgestellte Telpher-Eisenbahn. Es sind dies schwebende Drahtseilbahnen, welche nach Art der von Bleichert eingeführten zum Materialtransporte dienen und deren Betrieb durch einen Elektromotor von statten geht. Auf der ausgestellten Telpherbahn waren nun die kleinen Wagen für die Aufnahme von Personen eingerichtet, und ein derartiger elektrischer Zug, welcher an der in sich selbst zurücklaufenden Seilbahn aufgehängt war, bestand aus 3 Wagen mit je 4 hintereinander angeordneten Sitzplätzen — ein grosses Spielzeug. Den Glanzpunkt der Ausstellung bildete aber der „Railway Yard" oder Eisenbahnhofraum, in welchem eine stattliche Sammlung der neuesten Englischen Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel enthalten war. Unter den ausgestellten Lokomotiven behauptete wohl den ersten Rang die in den Werkstätten der North Easternbahn zu Gateshead erbaute Schnellzug-Verbundlokomotive, welche Type bei der Fahrtbeschreibung von York nach Newcastle bereits Erwähnung gefunden hat. Neben dieser Lokomotive glänzten besonders die Schnellläufer der London & North Westernbahn, der Great Northern- und der Caledonianbahn. Auch eine tragbare Decauville-Eisenbahn war im Betrieb zur Versorgung der Kesselanlagen mit Kohlen und diente während der Einrichtung der Ausstellung zur Beförderung von Baumaterialien und Gütern. Eine kleine Mallet-Doppellokomotive, die „Dumbarton", war als „Souvenir de Paris" ebenfalls ausgestellt.

Kein Naturfreund wird Edinburg verlassen, ohne auf einer der in und um die Stadt liegenden Anhöhen das herrliche Rundgemälde genossen zu haben. Da ist vor allem der „Calton Hill", die Akropolis von Edinburg, mit den Denkmälern berühmter Schotten und der Nelsonsäule, von wo sich eine unvergleichliche Aussicht bietet über die Altstadt, vom düstern Felsenschloss bis zum Holyrood Palast und über das Meer. Edinburg ist als vornehmster Sitz der Britischen Jurisprudenz, der öffentlichen Schulen und der allgemeinen Gelehrsamkeit und Wissenschaften weder Handels- noch Fabrikstadt wie Glasgow, allein es besteht eine innige Wahlverwandtschaft zwischen diesen beiden nordischen Metropolen, bedingt zum Theil durch den eigenthümlichen Charakter des Schotten. So prächtig Edinburg und Glasgow aufgebaut sind, ebenso ernst, fast düster berührt den zum ersten Male aus dem heiteren Süden kommenden Fremdling das dortige Klima, und diese Stimmung wird durch den in Sprache, Sitten und Gebräuchen derben Schotten keineswegs gemildert. Die Ueberlegenheit des Schottischen Naturells aber, welches sich mit Vorliebe philosophischen und mathematischen Disziplinen zuwendet, anerkennt selbst der Engländer in mehrfacher Beziehung. Wie es Nationen mit ausgeprägtem Kunstsinne gibt, so lässt sich vom Schottischen Naturmenschen sagen, dass er ein geborener Mechaniker sei.

In diesem Reisebericht konnten die Schnellzug-Fahrbetriebsmittel der verschiedenen Bahnverwaltungen nur zum kleinsten Theil und im Schnellzugtempo besprochen werden nichtsdestoweniger dürften diese auf der gegenwärtigen Praxis fussenden Beobachtungen zeigen, dass das Englische Eisenbahnwesen auch in dieser Richtung noch immer des Lehrreichen genug bietet. Die Schnellzugverbindung München-Köln kann allerdings nicht als mustergültiges Beispiel des Deutschen Schnellzugverkehrs im allgemeinen angeführt werden, denn dazu wäre ein Norddeutscher Schnellzug mit weniger Haltepunkten in Vergleich zu ziehen. Wenn die durchgehende Streckenbelastung der betreffenden Sommer-Schnellzüge von München bis Glasgow ziemlich gleichmässig bezw. zu etwa 180 t, ausschl.

Maschine, angenommen wird, und wenn ferner in Betracht gezogen wird, dass das überfahrene Bahnprofil keine erheblichen Schwankungen aufweist, so ergibt sich zunächst, dass die Englischen Schnellzuglokomotiven einen um etwa 50 % höheren Effekt abgegeben haben, als die festländischen Maschinen, oder auf das Quadratmeter Heizfläche bezogen, so viel mehr Pferdestärken erzeugt haben. Es ergibt sich ferner, dass im ersteren Falle die Kilometerleistung einer Maschine eine viel grössere war, und dass stellenweise bis zu 200 km ohne Anhalten zurückgelegt wurden. Die vorherrschende Richtung der Englischen Praxis kennzeichnet sich sodann durch die allgemeinere Verwendung der drehbaren Vordergestelle bezw. durch die Konstruktion von vierachsigen Schnellzuglokomotiven mit verlängertem Gesammtachsenstand, während die Cylinder sowohl ausserhalb als innerhalb der Rahmen gelegt sind. Endlich haben wir erfahren, dass die Englischen Wagen sanfter laufen, und dass auch in den raschesten Schnellzügen die III. Wagenklasse vollauf Berücksichtigung gefunden hat. Aber auch unsere Fachmänner der Eisenbahnbau- und Betriebspraxis werden zuweilen England nicht ohne Nutzen besuchen, denn „Speed" und „Progress" — Eile und Fortschritt — sind stets die Leitsterne des dortigen Eisenbahnwesens.

München, im November 1890. A. Brunner.

Der Grenzverkehr nach dem internationalen Uebereinkommen.

In den Artikeln in Nr. 83 und 84 d. Ztg. haben wir unsere Leser über den Inhalt des Vertragswerkes in seinen Hauptgrundzügen orientirt und Einzelbesprechungen vorbehalten. Wir kommen heute auf Detailbestimmungen zurück, durch welche der im Art. 1 niedergelegte Grundsatz, dass das Uebereinkommen Anwendung findet auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in dasjenige eines andern auf den in der beigefügten Liste verzeichneten Bahnen befördert werden, für den Grenzverkehr erheblich modifizirt wird.*) Es sind dies die Festsetzungen unter Nr. I des Schlussprotokolls.

Hiernach sollen zunächst Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sein, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren. Dies wäre beispielsweise der Fall bei Sendungen aus Deutschland über die Badische Staatsbahn durch den Kanton Schaffhausen hindurch nach Konstanz.

Wichtiger ist die ebendaselbst statuirte weitere Ausnahme. Die Anwendung des Uebereinkommens soll nämlich auch dann ausgeschlossen sein, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhof und der Grenze liegt; es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung (durch Gebrauch des internationalen Frachtbriefes) die Anwendung des Uebereinkommens verlangt. Das Gleiche gilt auch für Transporte in umgekehrter Richtung. Hiernach würde beispielsweise eine Sendung aus Frankfurt a/M. über die Badische Staatsbahn nach der in der Schweiz gelegenen Grenz-Zollstation Basel (Badischer Bahnhof) dem Uebereinkommen unterliegen oder nicht, je nachdem sich der Absender eines internationalen oder eines Deutschen Frachtbriefformulars bedient. Durch diese Bestimmung wird ermöglicht, dass überhaupt Sendungen von Grenze zu Grenze befördert werden können, ohne dem Rechte des Uebereinkommens unterworfen zu sein. Man wollte indess die Anwendung des letzteren nicht mehr beschränken, als erforderlich war, um diese Möglichkeit zu schaffen.

*) Eine weitere Ausnahme von der Anwendung des Uebereinkommens machen die gemäss Art. 1, 2 und 3 vom Transport ausgeschlossenen Gegenstände.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) und Nr. 63 (a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) neu, ferner je den I. Nachtrag zu den Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und zu Nr. 79 (K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn); den II. Nachtrag zu dem Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen); den III. Nachtrag zu dem Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und den XX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 34 und 63 werden die im Juli 1886 bezw. März 1888 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer, ferner durch den III. Nachtrag zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 82 das im Oktober 1886 ausgegebene Verzeichniss Nr. 79a und das im September 1889 ausgegebene Verzeichniss Nr. 81 aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 4a (Braunschweigische Landeseisenbahn) neu, ferner je der I. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.), Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover), Nr. 66 (K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn) und Nr. 69 (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn); der II. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion — linksrheinische — zu Köln); der V. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und der XVIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 4a wird der im Februar 1890 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4431 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4513 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 4515 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 4520 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (Ausgabe von Fahrscheinheften in Orten mit mehreren Ausgabestellen) (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ergänzung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Dem Bundesrathe ist ein Antrag auf Ergänzung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zugegangen. Danach sollen Schwefel nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert werden. Ferner sollen verflüssigte Gase — Kohlensäure, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — nachstehenden Bestimmungen unterliegen: 1. diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen), ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen: a) bei amtlicher, für Kohlensäure und Ammoniak alle 3 Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2. näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben; b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschl. des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, die zulässige Füllung in Kilogramm nach Maassgabe der Bestimmungen unter 2. und den Tag der letzten Druckprobe angibt; c) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen. Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden. Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) ausser mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerkbar macht. 2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen: a) für Kohlensäure: 250 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1,34 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 l Wasser fasst, nicht mehr als 10 kg flüssiger Kohlensäure enthalten; b) für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1,86 l Fassungsraum des Behälters; c) für Chlor: 100 Atmospären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,9 l Fassungsraum; d) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,8 l Fassungsraum. 3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen. 4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

Preussische Staatsbahnen: Arbeiter-Pensionskassen.

Der Reichskanzler hat dem Bundesrathe den Antrag des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten unterbreitet, wonach die Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zur selbständigen Durchführung der Invaliditäts- und Altersversicherung zugelassen werden möchte, mit dem Ansuchen einer thunlichst schleunigen Beschlussfassung darüber. Dem Antrage sind die im Oktober d. J. staatlich genehmigten, sehr umfangreichen Satzungen der Kasse mit erläuternden Bemerkungen beigefügt.

Zur Reform des Eisenbahn-Personentarifs.

Der „Berl. Act." schreibt: „Bereits seit geraumer Zeit sind umfangreiche Erhebungen und Erörterungen im Gange, welche eine Reform unseres Eisenbahn-Personentarifs bezwecken, und wir glauben nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass eine solche Reform in verhältnissmässig naher Zeit in Aussicht genommen werden darf, sofern die Finanzlage des Staates imstande ist, die Ausfälle zu tragen, die selbstredend mit einer durchgreifenden Reform in namhaftem Umfange verbunden sind. Ueber die Richtung, in welcher sich die Reform bewegen dürfte, können wir heute nur annehmen, dass eine erhebliche Reduktion der Fahrpreise für gewöhnliche Züge, vielleicht mit bescheidenen Zuschlägen für Schnellzüge, daneben aber die Beseitigung aller Vergünstigungen geplant erscheint, welche, streng genommen, den einen Reisenden zu Gunsten eines anderen belasten. Dahin gehört auch die Aufhebung der Gewährung von Freigepäck, mit welcher jedoch eine starke Reduktion der bestehenden Gepäcktaxe verbunden sein dürfte. Dahin gehört weiter eine anderweite Regelung der Taxe für Rückfahrtkarten in der Richtung, dass für die Rückfahrt nicht mehr eine Art von Prämie gewährt wird, dass vielmehr nur eine mässige Reduktion des Preises eintritt als Gegenleistung für die Minderinanspruchnahme der Fahrkartenausgabe. Mit dieser Aenderung dürfte auch die wenig in das Volksbewusstsein eingedrungene Bestimmung in Fortfall kommen, dass die Rückfahrtkarten unübertragbar und ihre Benutzung durch einen Dritten strafbar ist. Dahin gehört endlich vielleicht auch die Auflassung der Rundreisehefte, die ihre Bedeutung verlieren, wenn der allgemeine Tarif sich in Sätzen bewegt, die etwa dem heutigen Tarif für diesen Verkehr entsprechen. Eine besondere Behandlung dürfte die IV. Wagenklasse und der Vorortsverkehr erfahren. Die in Aussicht stehende Tarifreform dürfte demnach im wesentlichen das gegenwärtige Kilometer-Tarifsystem beibehalten, dagegen alle Auswüchse beseitigen, die sich im Laufe der Zeit gebildet haben, und gleichzeitig dem allgemeinen Verlangen nach Verbilligung der Beförderung Rechnung tragen, soweit die Finanzlage des Staates dies gestattet. Dass darüber nicht kühn hinweggegangen werden kann, bedarf wohl keiner Ausführung."

Beförderung von Fischsendungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass vom 22. Oktober d. J. gerichtet:

Das Reichs-Eisenbahnamt hat darauf aufmerksam gemacht, dass die im Deutschen Gütertarif Theil I unter B I. 4 h der allgemeinen Tarifvorschriften gegebene Bestimmung, wonach frische und lebende Fische in Kübeln und Fässern bei Aufgabe mit weissem Frachtbriefe zu den einfachen Stückgutsätzen oder den einfachen Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen mit den von der Eisenbahnverwaltung zu diesem Zwecke bestimmten Personenzügen oder mit Eilgüterzügen befördert werden, in ihrem Werth dadurch erheblich herabgemindert werde, dass die Eisenbahnverwaltungen es meistens unterlassen, die Züge, mit welchen Fischsendungen Beförderung finden, ein für allemal zu bestimmen und bekannt zu machen, damit die Versender in die Lage gesetzt werden, die Sendungen so zeitig aufzugeben, dass deren ungehinderte Durchführung bis zur Bestimmungsstation gesichert erscheint.

Bei den Fischsendungen ist eine schnelle und pünktliche Beförderung oft von erheblich grösserem Werth, als die Höhe der Fracht. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden deshalb angewiesen, der prompten Beförderung frischer Fische und lebender Fische in Kübeln und Fässern ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. In denjenigen Verkehrsbeziehungen, in welchen solche Sendungen regelmässig vorzukommen pflegen, sind die für die schnelle Durchführung derselben geeignetsten Züge, gegebenenfalls nach Vereinbarung mit den Anschlussbahnen, ein für alle Mal zu bestimmen und den Betheiligten durch Anschlag an den Abfertigungsstellen oder Herausgabe besonderer Fahrpläne bekannt zu machen. Auch sind Einrichtungen zu treffen, welche auf den Anschluss- und Uebergangsstationen eine ungehinderte Durchführung und auf den Bestimmungsstationen die schleunige Auslieferung der Sendungen sichern.

Direktionsbezirk Berlin: Eröffnung der Bahnlinie Striegau-Bolkenhain.

Die Betriebsleitung dieser vollspurigen, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Linie, welche voraussichtlich am 1. Dezember d. J. zur Eröffnung gelangt, ist dem Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) zu Breslau übertragen.

Die neu zur Eröffnung kommenden Stationen sind: 1. Haltepunkt Striegau-Stadt, sodann die Haltestellen 2. Gräben, 3. Rohnstock, 4. Kauder und 5. Bahnhof III. Klasse Bolkenhain.

Die Station Bolkenhain erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Stationen Kauder und Rohnstock nur solche für Güter, Leichen und lebende Thiere, die Station Gräben für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen — Personen- und Gepäckverkehr ist ausgeschlossen — während die Station Striegau-Stadt lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr dient.

Besondere Eigenthümlichkeiten sind auf der Strecke nicht vorhanden. Bau, Ausrüstung und Betrieb der Strecke entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. sind die Stationen Altenwillershagen, Bergsdorf, Gelbensande, Hammelspring, Horst i. Vorpomm., Kenz, Klein-Mutz, Neuhof i. d. M., Rövershagen, Saatel und Vogelsang auch für die Abfertigung von Gütern mit Nachnahmebelastung eröffnet worden.

Vom 10. d. Mts. ab ist auf der Station Rummelsburg-Rangirbahnhof die Wiederverladung der daselbst ent-

ladenen, zur Weiterbeförderung bestimmten Gänsesendungen gestattet.

Insoweit für Rummelsburg-Rangirbahnhof direkte Sätze nicht bestehen, finden die Sätze für Berlin, Schlesischer Bahnhof, Anwendung.

Direktionsbezirk Bromberg. Die Haltestelle Lusin ist am 1. d. Mts. auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet worden. Der an der Bahnstrecke Posen-Schneidemühl gelegene Haltepunkt Ostrowke gelangt am 15. d. Mts. zur Eröffnung.

Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Wiesbaden-Langenschwalbach gelegene Haltestelle Chausseehaus für den Eilgut- und und Frachtgut-Verkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Cassel-Frankfurt a. M. gelegene Haltepunkt Friedelhausen ist am 1. d. Mts. eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (linksrheinischen) zu Köln unterstellten Stationen Münstereifel und Arloff werden am 20. d. Mts. als Eisenbahn-Telegraphenstationen mit vollem Tagesdienste für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.): Am 1. d. Mts. sind die Bahnhöfe Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk für den Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) eröffnet und gleichzeitig die Stationen Düsseldorf K. M. und Rh. für diesen Verkehr geschlossen worden. Ferner wird der Frachtgutverkehr der Station Düsseldorf B. M. — einschl. der Wagenladungssendungen nach und von der an dieselbe angeschlossenen Rheinwerfte — auf Sendungen nach und von Stationen der Eisenbahnen in Belgien, Frankreich (über Belgien) und Holland, sowie auf solche nach und von Stationen der Preussischen Staatsbahnen mit Ausnahme derjenigen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), für welche der Frachtgutverkehr mit Düsseldorf B. M. nur bezüglich der Rheinwerfte aufrecht erhalten wird, beschränkt. Hinsichtlich des Eilgutverkehrs und der Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (letztere, soweit sie bei den Gepäckabfertigungsstellen aufgeliefert werden) tritt vorläufig eine Aenderung nicht ein. Mit dem gleichen Tage ist auch die zoll- und steueramtliche Abfertigung von Düsseldorf K. M. nach dem neuen Haupt-Güterbahnhof Düsseldorf verlegt worden und sind demzufolge alle der zollamtlichen Behandlung unterliegenden Frachtstückgüter und Wagenladungen für Düsseldorf auf den neuen Bahnhof Düsseldorf zu kartiren, dagegen sind dergleichen Eilgüter, weil der letztgenannte Bahnhof für den Eilgutverkehr nicht eröffnet wird, bis auf weiteres auf Düsseldorf K. M. abzufertigen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.): Verlegung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Köln (rechtsrh.).

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln wird das derselben unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrh.) in Köln am 1. Dezember d. J. nach Köln-Deutz in das umgebaute ehemalige Empfangsgebäude auf dem Köln-Mindener Bahnhofe verlegt werden. Der Schriftwechsel mit dem genannten Betriebsamte ist daher vom 1. Dezember d. J. ab an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrh.) in Köln-Deutz zu richten.

Bezirks-Eisenbahnrath Köln.

In seiner am 5. d. Mts. stattgehabten Sitzung hat der Ausschuss die an ihn gerichteten Fragen über Einführung ermässigter Frachten für Rohstoffe und geeignetenfalls Eisenerze folgendermaassen beantwortet: 1. Liegt ein öffentliches Interesse vor, die seit dem 1. Januar 1890 bestehenden Frachtsätze für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben (sogen. Rohstofftarif) demnächst auch auf Stein- und Braunkohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze und Kalksteine auszudehnen? Antwort: Ja, mit der Maassgabe, dass die Einführung möglichst bald erfolge und dass die Ermässigung auch auf Holzkohle und Torfkohle ausgedehnt wird. 2. Soll dieser Rohstofftarif auch auf diejenigen Erze, die nicht zur Eisenerzeugung dienen, Anwendung finden? Antwort: Ja, wobei vorausgesetzt wird, dass die bereits vorhandenen billigeren Ausnahmetarife fortbestehen sollen. 3. Genügen diese Frachtermässigungen des Rohstofftarifs auch für die Eisenerze im engeren Sinne, oder ist es wirthschaftlich geboten, weitergehende Ermässigungen hierfür zu gewähren? Antwort: Der Rohstofftarif wird hinsichtlich der Ermässigungen für Eisenerze nicht als hinreichend erachtet, vielmehr wird empfohlen, eine weitere Ermässigung in der Art eintreten zu lassen, dass bei Entfernungen von über 100 km $1\frac{1}{2}$ ₰ für das Tonnenkilometer abgesetzt werde. Ferner wurde gewünscht, dass die Ermässigung für Eisenerze nur für den Verkehr nach Bestimmungsstationen innerhalb des Zollvereins eingeführt werden solle, auch vorausgesetzt, dass der Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für das Dill-, Lahn- und Sieggebiet bestehen bleibt.

Güterwagen erhöhter Tragfähigkeit.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) sind bis zum 15. Oktober nach der „Köln. Ztg." 123 offene Güterwagen, 763 Kohlenwagen und 3 502 Kokswagen, im ganzen 4 388 zur Kohlen-, Koks-, Roheisen-, Erz- usw. Verladung geeignete Wagen von einem Ladegewicht von 10 t auf ein solches von 12.5 t gebracht worden. Die genannte Direktion hat die Verfrachter des Kohlen- und Erzbezirks darauf aufmerksam gemacht, dass es bei der starken Inanspruchnahme des Wagenparks im eigenen Interesse der Versender liege, dass diese Wagen bis zur Grenze des Ladegewichts ausgenutzt werden, da hierdurch das wirksamste Mittel zur Vorbeugung sonst schwer zu vermeidenden Wagenmangels gewonnen werde.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen.

Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die an der Bahnstrecke Wadgassen-Völklingen zwischen der Station Wadgassen und der nur dem Wagenladungsverkehr dienenden Station Hostenbach gelegene Haltestelle Hostenbach am 15. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Kleinviehverkehr eröffnet werden.

Oldenburgische Eisenbahnen.

Ein dem Landtage vorgelegter Gesetzentwurf, betr. den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung empfiehlt den Bau folgender Bahnen: a) von Lohne bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Bramsche mit einer Abzweigung nach Damme, b) von Vechta über Wildeshausen nach Delmenhorst, c) von Oldenburg nach Brake, d) von Nordenham nach Blexen, e) von Varel (Varelerhafen) über Blockhorn, Neuenburg, Zetel und Ellenserdamm (mit Abzweigung nach Ellenserdammersiel) nach Bockhorn.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Von den an die Bahn angeschlossenen Zechen wurden in der zweiten Hälfte des Monats Oktober d. J. mit 14 Arbeitstagen durchschnittlich täglich 273 Wagenladungen Koks und Kohlen zu 200 Ctr. abgefahren gegen 237 Wagenladungen in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres mit gleichfalls 14 Arbeitstagen und gegen 251 Wagenladungen in der ersten Hälfte des Monats Oktober d. J. mit 13 Arbeitstagen.

Hessische Ludwigsbahn.

Infolge des wesentlich gesteigerten Güterverkehrs hat die Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn ausser den sogen. Fakultativ-Güterzügen auch eine Anzahl Sonder-Güterzüge über die Rheinischen Linien eingelegt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 43 S. 441 d. Ztg. theilen wir noch folgendes über die Verkehrs- usw. Verhältnisse des Jahres 1889 mit.

Im Jahre 1889 wurden befördert 221 313 Personen auf 8 194 636 Personenkm, 508 t Gepäck auf 17 442 tkm und 392 703 t Güter aller Art auf 38 652 275 tkm. Es sind zurückgelegt worden von 593 Reisenden der I. Wagenklasse 30 934 km, von 12 862 Reisenden der II. Wagenklasse 558 484 km, von 54 461 Reisenden der III. Wagenklasse 1 918 910 km, von 132 927 Reisenden der IV. Wagenklasse 4 822 233 km und von 20 470 Militärs 864 075 km. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 0,4 %, auf die II. Wagenklasse 6,8 %, auf die III. Wagenklasse 23,4 %, auf die IV. Wagenklasse 58,9 % und auf Militärs 10,5 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 259 411 t; hiervon entfallen auf die Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) und zwar a) die Stückgüter 2,1 % und b) die Wagenladungsgüter 97,3 %, auf die frachtpflichtigen Dienst- und Bau-(Regie-) Güter 0,2 % und auf lebende Thiere 0,4 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 251 861 ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 1 690 ℳ, aus dem Güterverkehr 1 357 690 ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 9 112 ℳ und aus sonstigen Quellen 157 581 ℳ, zusammen 1 767 132 ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 11 860 ℳ, für jedes Nutzkilometer 4,35 ℳ und für jedes Achskilometer 9,66 ₰. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 14,3 %, aus dem Güterverkehr 76,8 % und aus sonstigen Quellen 8,9 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 182 017 ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 1 221 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 306 106 bezw. 3 397 ℳ,

für den Verkehrsdienst 245 393 bezw. 1 647 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 269 950 bezw. 1 812 ℳ, zusammen 1 203 466 ℳ bezw. für 1 km Betriebslänge 8 077 ℳ, für 1 Nutzkm 2,96 ℳ und für 1 Achskm 6,58 ₰.

Der verbleibende Ueberschuss von 563 666 ℳ, d. i. für das Kilometer Betriebslänge 3 783 ℳ, ergibt eine Verzinsung des 31 561 557 ℳ betragenden Anlagekapitals im Jahresdurchschnitte von 1,79 %.

Strafrechtsschutz der Pferdebahnen.

Die Direktionen von 60 Strassenbahnen haben an den Deutschen Reichstag eine Petition gerichtet, in welcher beantragt wird, beschliessen zu wollen:

1. aus Rücksicht für den öffentlichen Strassenverkehr und die Sicherheit der die Pferdebahnen benutzenden Staatsbürger, sowie zur Abwehr von Gefahren, welche Fahrgästen und Strassengängern für Leben und Gesundheit aus einer böswillig oder leichtfertig verursachten Störung des Bahnbetriebes drohen, die Nothwendigkeit anzuerkennen, den mit thierischer Kraft betriebenen Strassenbahnen den gleichen Rechtsschutz zu Theil werden zu lassen, welchen diese mit mechanischer Triebkraft bereits geniessen;
2. demzufolge die von der Reichsregierung eingebrachte Strafgesetzvorlage betr. Ergänzung der Strafgesetzbuch-Paragraphen 317 ff. dahin zu erweitern, dass die strafrechtlichen Vorschriften zum Schutze der Eisenbahnen fernerhin auch auf die Pferdebahnen anwendbar sind.

Von den im Deutschen Pferdebahnbetriebe in 1889 beförderten 316 632 644 Personen entfallen 307 900 349 = 97,24 % auf die Betriebe der Unterzeichner.

Das Berliner Fernsprechnetz

wird durch den demnächstigen Anschluss der Städte Liegnitz und Grünberg eine Erweiterung erfahren. Zunächst ist allerdings der Anschluss der Städte Frankfurt a. O. und Landsberg a. W. herzustellen, weil über diese beiden Plätze die Leitung nach den oben als neu hinzutretend genannten Städten geführt werden muss. Was die Verbindung mit Frankfurt und Landsberg betrifft, so war dieselbe höchst zweifelhaft geworden, da die Ober-Postdirektion von beiden Plätzen zusammen einen Garantiefonds von 15 000 ℳ verlangt hatte. Obwohl es in Frankfurt selbst mehr als 80 Theilnehmer am dortigen Fernsprechnetz gibt, brachten die beiden Städte nur etwas über die Hälfte der geforderten Gesammtsumme auf, so dass es schien, als ob der nur 8 Meilen von Berlin entfernte wichtige Handelsplatz ohne Fernsprechverbindung mit der Reichshauptstadt bleiben sollte. Mit Rücksicht hierauf ermässigte die Reichs-Postverwaltung die als Garantie verlangte Summe auf 8 000 ℳ. Indem somit die Verbindung mit diesen Plätzen gesichert erscheint, werden Liegnitz und Grünberg ebenfalls bald dem Berliner Fernsprechnetz einverleibt sein.

Pensionskasse für die Betriebsarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1889/90.

Nach dem Rechnungsabschlusse hatte die Kasse am Schlusse des Jahres 1888/89 einen Bestand von 5 365 193 ℳ. Im Berichtsjahre wurden vereinnahmt 3 860 713 ℳ, verausgabt 2 216 001 ℳ, mithin verblieb ein Bestand am Schlusse des Jahres 1889/90 von 7 009 905 ℳ. Es wurden u. a. gezahlt 119 136 ℳ Invalidenpensionen, 69 986 ℳ Wittwengeld, 1 461 ℳ Kapitalabfindung bei der Wiederverheirathung, 24 737 ℳ Waisengeld und 2 224 ℳ Sterbegeld.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren vorhanden: 61 086 zahlende Mitglieder, 588 Empfänger von Pensionen, 990 Empfänger von Wittwengeld und 1 133 Empfänger von Waisengeld.

Aus Bayern.

Fürth-Zirndorfer Lokalbahn.

⊙ Am 16. November d. J. wird die von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vorm. Krauss & Co.) in München erbaute Lokalbahn von Fürth nach Zirndorf, 5,5 km lang, mit den Stationen Dambach und Alte Veste dem Verkehr übergeben werden. Schon bei Gelegenheit der Erbauung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Ansbach (1874) war es das Bestreben der gewerbsamen Marktgemeinde Zirndorf, in die Bahnverbindung einbezogen zu werden. Seitdem haben die Bestrebungen in dieser Richtung nicht geruht, und je mehr die gewerbliche Thätigkeit in Zirndorf sich aufschwang, desto mehr erhöhte sich die Ueberzeugung, dass eine Bahnverbindung mit Fürth-Nürnberg ein unabweisliches Bedürfniss sei. Die Verkehrsaussichten der Bahn sind als günstige anzusehen.

Der hinter Zirndorf liegende Bibertgrund stellt mit seinen Ortschaften einen grossen Personenverkehr in Aussicht, ausserdem sind in Zirndorf und nächster Umgebung 9 Dampfziegeleien, 1 Aktienbrauerei, 2 Kunstmühlen, 14 Spiegel- und Metallwaarengeschäfte, welche etwa 230 Arbeiter beschäftigen, vorhanden. Die Rentabilität der Bahn ist daher gesichert.

Gotteszell-Viechtach.

Die Probefahrt auf dieser Bahn hat am 27. Oktober stattgefunden und hat ein günstiges Resultat ergeben.

Ebersberger Waldbahn.

Die zur Abfuhr des durch die Zerstörungen der Nonnenraupe in so ausserordentlichen Massen entstandenen Holzfalles im Ebersberger Forste dem Eisenbahnbataillon, unter Zutheilung von Mannschaften des 1. Pionierbataillons, zur Herstellung übertragene 6 km lange Waldbahn ist nun zum Betriebe fertiggestellt, sodass die Abfuhr des geschlagenen Holzes (etwa 4 Millionen Kubikmeter) im grossen alsbald begonnen werden kann. Diese Bahn mündet bei Kirchseern in die Staatsbahnlinie München-Rosenheim ein.

München-Nymphenburger Dampftrambahn (Umbau).

Am 31. Oktober d. J. fand die Probefahrt auf der neuerbauten Dampftrambahnlinie Salzstrasse-Neuhausen (Nymphenburg) statt. Die Neubaustrecke misst 3,6 km, während die ganze Bahn 4,65 km lang ist. Der Bau ist in der überraschend kurzen Zeit von 22 Tagen hergestellt worden. Berechnet man die Kürze der Herbsttage, so ergibt dies für volle Arbeitstage des Sommers eine Arbeitsdauer von etwa nur 15 Tagen. Die Dauer der Fahrt beträgt hin sowohl als auch zurück je eine Viertelstunde. Die Bahn durchläuft die Salzstrasse, Hackerstrasse, Blutenburgerstrasse, Uhlmannstrasse, Winthirstrasse und mündet am Ende dieser Strasse in die alte Linie. Der Probefahrt wohnten auch der Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Schnorr von Carolsfeld, sowie der Ober-Regierungsrath und Fiskal Rutz bei. Vom 1. November ab verkehren die Dampftrambahnzüge auf der ganzen Linie Salzstrasse-Nymphenburg regelmässig alle 10 Minuten und selbst während der Nacht wird der Betrieb aufrecht erhalten. Die Haltestellen sind vorläufig folgende: Salzstrasse, Maidlingerstrasse, Bahnübergang, Kriegerdenkmal (Neuhausen), Neu-Wittelsbach, Volksgarten.

Forchheim-Ebermannstadt.

Die Lokalbahnlinie von Forchheim nach Ebermannstadt soll, wie bis jetzt bestimmt, am 15. April 1891 eröffnet werden. Stationen bezw. Anhaltestellen erhält die Bahn ab Forchheim in: Gosberg, Pinzberg, Wiesenthau, Kirchehrenbach, Pretzfeld und Ebermannstadt. Die Bahn ist in 2 Arbeitsloose eingetheilt und zwar ist das erste 7,57 km (zwischen Forchheim und Kirchehrenbach), dass zweite 7,35 km (zwischen Kirchehrenbach und Ebermannstadt), zusammen 14,92 km lang.

Walhallabahn.

Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München hat die Konzession erhalten, die Dampftrambahn Stadtamhof-Donaustauf von der jetzigen Haltestelle in Donaustauf bis an den Fuss der Walhalla fortführen zu dürfen. Sobald die Grunderwerbungen erledigt sind, soll mit dem Bau der Bahn alsbald begonnen werden.

Bahnhofgebäude Regensburg.

Für die elektrische Beleuchtung der Bahnhofgebäude und Geleiseanlagen in Regensburg wird eine eigene Beleuchtungsanlage mit grossem Maschinenhause hinter der östlichen Lokomotivremise erbaut, welche bis zum nächsten Frühjahre betriebsfähig sein soll. Die elektrische Beleuchtung des ganzen Bahnhofterrains wird von einer der beiden Brücken aus einen herrlichen Anblick gewähren, denn nicht weniger als 100 Bogenlampen werden die weite Fläche taghell erleuchten. Für die Wartesäle, Diensträume, Gänge usw. werden 700 Glühlichter angebracht. Die Gesammtkosten einschl. Maschinenhaus und Dynamomaschinen werden sich auf 360 000 ℳ beziffern. In der dortigen Centralwerkstätte ist die Anlage für die elektrische Beleuchtung fertiggestellt.

Regensburg-Sinzing-Eichhofen.

Bekanntlich wurde von der vormaligen Bayerischen Ostbahngesellschaft die Bahnlinie von Regensburg über Neumarkt nach Nürnberg über Maria-Ort mit sehr bedeutenden und nur mit grossen finanziellen Opfern überwindbaren Terrainschwierigkeiten geführt. Da nun diese technische Missstände bei der Legung des Doppelgeleises sich wiederholen würden, so ist von maassgebender Seite unter Beibehaltung der alten Linie Regensburg-Nürnberg eine neue Linie über Sinzing durch das Thal der schwarzen Laaber geplant. Abgesehen davon, dass der Umbau der Lokalbahn Regensburg-Alling in eine Hauptbahn und die Neuanlage und der Betrieb der späteren Bahn von Alling nach Eichhofen, bezw. noch weiter aufwärts, nicht im entferntesten die Kosten erreichen würde, welche mit einer

Sprengung der Felsen auf der alten Linie und mit dem Mehraufwand an Betriebskapital infolge der grossen Steigung für alle Zeit verbunden wäre, würde andererseits durch die neue Linie auch die Industrie des Laaberthales, in welchem sich bedeutende Fabrikanlagen und auch erhebliche, grösstentheils noch unbenutzte Wasserkräfte für weitere industrielle Unternehmungen befinden, gehoben werden.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Das bisherige weitgehende Konzessionsrecht der Brasilianischen Einzelstaaten (früher Provinzen) ist durch Erlass der Bundesregierung vom 26. Juni d. J. ganz erheblich eingeschränkt worden; die letztere hat sich das ausschliessliche Konzessionsrecht vorbehalten:

1. für Eisenbahnen, welche im Interesse des wirthschaftlichen Wohles oder der politischen Einigung der Nation die Hauptstadt eines der Einzelstaaten mit der Bundeshauptstadt verbinden;
2. für Eisenbahnen, welche im zwischenstaatlichen Interesse Verbindungen zwischen der Republik und den benachbarten Ländern herstellen;
3. für strategische Bahnen, welche zur Vertheidigung des Bundesgebietes dienen oder an die Grenze bezw. nach anderen strategisch wichtigen Punkten führen.

Die unter diese 3 Gesichtspunkte fallenden Eisenbahnen werden einen Theil des allgemeinen Verkehrsstrassen-Entwurfs, welcher aufgestellt werden soll, um den verschiedenen zu bewilligenden Konzessionen als Grundlage zu dienen, ausmachen.

Die Regierungen der Einzelstaaten behalten das Konzessionsrecht für Eisenbahnen, welche in ihrem Gebiete Bevölkerungsmittelpunkte oder ergiebige Gegenden mit den Hauptverkehrsadern oder mit Seehäfen verbinden. Wenn die Linien auf dem Gebiete des benachbarten Staates weiterlaufen sollen, so unterliegt die Konzession dem zuvorigen Einvernehmen unter den betheiligten Staaten. Indessen unterliegt das Konzessionsrecht der Einzelstaaten selbst innerhalb ihrer Grenzen noch den folgenden Beschränkungen: 1. dass keine Verlängerung einer Hauptverkehrsader ohne Zustimmung der Bundesregierung konzessionirt werden darf, 2. dass bezüglich jeder Zweigbahn einer Hauptverkehrsader eine vorgängige Verständigung mit der Bundesregierung wegen des Anschlusspunktes und der Spurweite erfolgen muss, 3. dass bezüglich jeder Linie, welche mit einer Hauptverkehrsader zusammentrifft oder sie kreuzt, um später in einen Hafen oder in eine andere Bahn auszumünden, die Konzession der ausdrücklichen Bestätigung seitens der Bundesregierung bedarf, und 4. dass dieselbe Bestätigung erforderlich ist für jede zu konzessionirende Linie, welche dieselbe Richtung wie eine Hauptverkehrsader verfolgt, ohne mehr als 100 km von ihr entfernt zu sein.

Ausserdem hat die Regierung das Recht, auf dem Gebiete irgend eines Einzelstaates den Bau von Bahnen zu beschliessen, welche zum Anschluss von militärischen Werken oder gewerblichen Anlagen des Bundes an das Hauptverkehrsnetz oder an einen Seehafen erforderlich sind; indessen kann auch der Einzelstaat, wenn er einen wirthschaftlichen Vortheil dabei findet, zum Bau solcher Linien schreiten und die Mitwirkung der Bundesregierung beschränkt sich dann darauf, zu den Anlagekosten in einem zu vereinbarenden angemessenen Verhältnisse beizutragen. Auch andere Beihilfen zum Bahnbau kann die Bundesregierung jedem Staate, dem die erforderlichen Hilfsquellen hierzu fehlen, bewilligen; doch wird diese Hilfe nur auf Antrag gewährt und ist auf mittelbare Unterstützungen, welche den Bundesschatz nicht direkt belasten, beschränkt. Die Bundesregierung wird sich mit den Einzelstaaten wegen des Baues der dieselben betreffenden Bahnen verständigen, um die allgemeinen Interessen, welchen diese Bahnen dienen sollen, zu wahren.

Zum Bau und Betriebe der Bahn vom Itarary nach Santa Maria da boca do Monte (vergl. Nr. 25 und 72 d. Ztg.) hat sich unter der Bezeichnung: Südwest-Brasilianische Eisenbahngesellschaft (Compagnie des chemins de fer Sud-Ouest brésiliens) laut Urkunde vom 28. Juli d. J. eine Aktiengesellschaft gebildet; das aus 50 000 Antheilscheinen im Nennwerthe von je 500 Frcs. = 25 000 000 Frcs. bestehende Gesellschaftskapital ist von der Allgemeinen Nebenbahngesellschaft in Brüssel gezeichnet worden. Der Verwaltungsrath ist satzungsgemäss zur Schaffung von Schuldverschreibungen ermächtigt, doch darf deren Verzinsung und Tilgung jährlich nicht mehr als 1 280 000 Frcs. in Anspruch nehmen, und deren Rückzahlung muss innerhalb 90 Jahren zum Nennwerthe erfolgen.

Unter dem Namen: Companhia Ferrera Colonisadora do Quilombo hat sich mit einem Kapital von 4 000 000 Milr. eine Gesellschaft gebildet, welche folgende Zwecke verfolgt: 1. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von einem Punkte der Brasilianischen Centralbahn nach Quilombo, zu welchem Zwecke der Staat Minas Geraës ausser anderen Vortheilen eine Zinsbürgschaft für ein Höchstkapital von 2 500 000 Milr. gewährt hat; 2. die Kolonisirung der ganzen von der Bahn durchlaufenen Zone in einer Breite von 40 km; 3. die Anlage von Alkohol- und Zuckerfabriken und 4. Handelszwecke bezüglich der Erzeugnisse der von der Bahn durchschnittenen Gegend.

Die Recife and San Francisco Railway erzielte in der ersten Hälfte des laufenden Jahres eine Einnahme von 544 848 Milr., von der die Betriebsausgaben 312 345 Milr. verzehrten, so dass ein Reinertrag von 232 463 £ verblieb. Der Gesellschaft sind 7 % Zinsen auf ein Kapital von 14 983 644 Milreis gewährleistet, so dass der Staat einen Zuschuss von 248 794 Milr. zu leisten hatte; die Summe der seit Eröffnung der Bahn auf Grund der Zinsengewähr entrichteten Staatszuschüsse ist nur noch wenig niedriger als die Anlagekosten der Bahn.

Die San Paulo and Rio de Janeiro Eisenbahn hatte 1889 eine Einnahme von 1 902 473 Milr., eine Ausgabe von 967 253 Milr. und demnach einen Ueberschuss von 935 220 Milr.

Die Leopoldina-Eisenbahn, deren Hauptlinie von Semidouro im Staate Rio de Janeiro nordwärts im Staate Minas Geraës weiterläuft, besitzt ausserdem die Macabé und Camposbahn sowie die Barao do Araruamabahn; die erstere Bahn wird die Gesellschaft durch eine am 1. Juli d. J. in Bau genommene, 70 km lange und eine Brücke von 435 m Länge über den Parahyba spannende Linie von Campos nach Tapirussu mit ihrer Hauptlinie in Verbindung setzen. Ferner hat die Gesellschaft im Juli d. J. die Rio de Janeiro-Nord-Principe do Grao Para Eisenbahn erworben und beabsichtigt nunmehr eine Verbindung zwischen ihrer Hauptlinie und der neu erworbenen Bahn durch den Bau der Linie Mage-Porto das Caixas und ausserdem noch eine Zweigbahn nach Rio herzustellen, wodurch das Bahnnetz eine Ausdehnung von etwa 2 000 km erhalten wird. Zur Beschaffung der Mittel für diese beiden Neubaulinien hat die Gesellschaft am 1. September d. J. durch das Londoner Bankhaus Morton Rose 650 000 £ 5 % Schuldverschreibungen zur Zeichnung auflegen lassen. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 88 000 000 Milr.

Die Pläne für die 43,113 km lange Ceara-Mirim Eisenbahn, welche von Natal, der Hauptstadt des Staates Rio Grande do Norte nach dem fruchtbaren, zum Anbau von Zuckerrohr vorzüglich geeigneten Thale des Ceara-Mirim führt, sind durch Erlass vom 12. Juli d. J. genehmigt worden. Die Gesammtbaukosten sind auf 1 405 000 Milr. (etwa 32 600 Milr. auf 1 km) veranschlagt, während sich die Zinsengewähr von 6 % nur auf ein Höchstkapital von 30 000 Milr. für das Kilometer bezieht.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. durch Erlass der Regierung von Rio de Janeiro vom 19. Mai d. J. auf 70 Jahre für eine Linie Nictheroy-Theresopolis nebst einer 25 jährigen Zinsengewähr von 6 % auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Milr.,
2. durch Erlass derselben Regierung vom 24. Mai d. J. für eine Linie Petropolis-Vasouras nebst einer 33 jährigen Zinsengewähr von 6 % auf ein kilometrisches Höchstkapital von 27 000 Milr.,
3. durch Erlass derselben Regierung vom 15. Juli d. J. an die Industria, Lavoura e Viaçao Companhia für eine Verlängerung ihrer Linie bis zur Leopoldinabahn, sowie für eine Zweigbahn durch das Macabethal bis zum Saunafluss nebst einer 30 jährigen Zinsengewähr von 6 % auf ein Höchstkapital von 600 000 Milr.,
4. durch Erlass derselben Regierung an Luiz Correa da Rocha Solerinho und Luiz Alvez da Silva Carvalho für eine Schmalspurbahn von Station Bonjardin der Cantagallobahn nach der Hazenda Rio Grande im gleichnamigen Bezirk auf 60 Jahre,
5. durch Erlass der Regierung von Rio Grande do Sul vom 18. Juli d. J. an Trajano Viriato de Medeiros und Alfred Dillon für Hafenbauten in der Bucht von San Domingos das Torres sowie für eine Bahn von dort nach der Hauptstadt Porto Alegre,
6. durch Erlass derselben Regierung vom 24. Juli d. J. an die Geronymo-Bergwerks- und Eisenbahngesellschaft für Verlängerung ihrer Linie bis zur Serra do Herval sowie für eine Zweigbahn nach der Linie Bage-Cacequi,
7. durch Erlass der Regierung von Minas Geraës an die Viaçao Central do Brasil Companhia für eine Verlängerung ihrer Diamantinalinie von Serro nach Ferros nebst 25 jähriger Zinsengewähr von 6 % auf ein Höchstkapital von 2 400 000 Milr. sowie unter Zusicherung des Vorzugsrechts auf die Konzession für Zweigbahnen nach Itabira und Peçanha; endlich
8. durch Erlass der Regierung von Sao Paulo an die Rio Claro-Eisenbahngesellschaft für eine Weiterführung der

San Carlos-Zweigbahn von Pinhul nach Riveiro Bonito in der Serra dos Dourados mit späterer Fortsetzung bis zum Bonne-Esperancethal.

Die Bundesregierung hat beschlossen, die Vorarbeiten für eine etwa 400 km lange Eisenbahn von Caxias am Itapicuru westwärts quer durch den Staat Maranhao nach Porto-Franco am Tocantin und der Grenze des Staates Goyaz in nächster Zeit anfertigen zu lassen.

Kolumbia.

Bei der Eröffnung der Kammertagung am 20. Juli d. J. hat der Vizepräsident der Republik über das Eisenbahnwesen folgende Angaben gemacht:

Die Bauarbeiten an den Eisenbahnen von Girardot und von Buenaventura sind trotz grosser Schwierigkeiten fortgesetzt worden; es sind sogar Verhältnisse eingetreten, dass ein Theil hat von neuem begonnen werden müssen, andererseits sind auch bisweilen die Hilfsquellen ausgegangen. Die Nationalbank hat auf erhaltene Anweisung die Antheilscheine der Sabana-Eisenbahn, deren Vollendung noch grosse Opfer erfordert, aufgekauft; diese Bahn gehört je zur Hälfte der Nationalregierung und dem Staate Cundinamarca, welch' letzterem die Nationalregierung den Verkauf ihres Antheils vorgeschlagen hat. Für den Bau einer Bahn von Bogota nach Zipaquira hat die Regierung einen Vertrag abgeschlossen, welcher die Herstellung dieser Linie sichert und dem Staate nur einen Beitrag von 15000 Pesos für das Kilometer auferlegt.

Die Regierung von Kolumbia hat dem Vertreter der Panamakanal-Gesellschaft behufs Erleichterung der Neubildung der Gesellschaft vorgeschlagen, die Vollendungsfrist für den Kanal um 10 Jahre von 1892 ab zu verlängern; dafür hat aber die Gesellschaft an die Kolumbianische Regierung 12000000 Frcs. zu bezahlen, derselben 10000 Antheilscheine der neu zu bildenden Gesellschaft zu überlassen und jährlich 50000 Frcs. zum Unterhalt der Garnison auf dem Isthmus beizutragen. Gelingt es der Gesellschaft nicht, sich auf dieser Grundlage bis zum Jahre 1892 umzubilden, so werden die ausgeführten Kanalarbeiten nebst den dort befindlichen Betriebs- und Arbeitsmitteln Eigenthum der Kolumbianischen Regierung ohne jede Entschädigung der Gesellschaft.

Uruguay.

Die Betriebslänge der Central Uruguay Railway betrug im Betriebsjahre 1889/90 266 Meilen gegen 190 Meilen im Vorjahre, weil die Gesellschaft die 76 Meilen lange North Eastern Railway auf immer gepachtet hat.

Die Einnahmen der Centralbahn mit Einschluss der Nordostbahn betrugen 1889/90 389772 £ (gegen 275476 £ in 1888/89), die Ausgaben beliefen sich auf 193794 (128508) £ oder 49,72 (46,65) % der Einnahmen; es verblieb somit ein Ueberschuss von 195978 (146968) £. Die Direktion hat der am 3. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung die Vertheilung eines Gewinnes von $7^1/_2$ % einschl. der bereits geleisteten Abschlagszahlung vorgeschlagen.

Venezuela.

Die „Gaceta official" hat kürzlich einen Bericht über die den Eisenbahnen auf Grund des Gesetzes vom 1. Oktober 1883 gewährten 7 % Zinsbürgschaften veröffentlicht, dem wir folgende Mittheilungen entnehmen:

1. Für die Grosse Venezuela-Eisenbahn ist bei der ersten Theilstrecke von Caracas nach Cagua das gewährleistete Kapital auf 12800 £ für das Kilometer festgesetzt; für die Theilstrecken Cagua-Tocuyito und Tocuyito-San Carlos wird die Höhe desselben beim Baubeginn der zweiten Theilstrecke bestimmt.

2. Das Kapital der Centralbahn beläuft sich auf 3350000 £, von dem 1000000 £ auf die Linie Caracas-Santa Lucia und 2350000 £ auf die Linie Santa Lucia-Valencia veranschlagt sind, und zwar unter Zugrundelegung eines kilometrischen Satzes von 11000 £.

3. Das Kapital der Eisenbahn von Puerto-Cabello nach Valencia beträgt 820000 £, bei welchem die Regierung mit 160000 £ als Aktionär betheiligt ist. Für 1888 musste der ganze Betrag der Zinsengewähr bezahlt werden, da die Einnahmen nicht die Betriebskosten deckten; für 1889 dagegen konnte die Bahn — wie wir dem Geschäftsbericht vom 31. Juli d. J. entnehmen — bei einer Einnahme von 56471 £ und einer Betriebsausgabe von 27992 £ aus eigenen Mitteln einen Gewinn von $^1/_2$ % vertheilen. Kennzeichnend für das Wesen dieser Bahn ist es, dass zu der Betriebseinnahme der Güterverkehr 46984 £ und der Personenverkehr nur 8511 £ beitrugen.

4. Für die Eisenbahn Guanta-Barcelona ist das Anlagekapital auf 6000000 Bolivar festgesetzt, und zwar entfallen hiervon 2000000 auf die Hafenanlagen und die Linie Guanta-Barcelona, 1500000 auf die Zweigbahn nach Capiricual und 2500000 auf die Linie Barcelona-Naricual (Beschluss vom 3. März 1886).

5. Der Eisenbahn von La Luz nach Barquisimento ist ein Anlagekapital von höchstens 10000 £ für das Kilometer gewährleistet; ausserdem trägt aber die Regierung ein Fünftel der Kosten für die ausgeführten Bauarbeiten und die angeschafften Ausrüstungsgegenstände.

6. Für die Eisenbahn von Carenero nach Rio-Chico bezog sich die Zinsengewähr nach dem ursprünglichen Vertrage auf das nachzuweisende, wirklich verwendete Anlagekapital, welches auf 2600000 Bolivar festgestellt wurde; die Gesellschaft beanspruchte indessen die Zinsengewähr für 2978119 Bolivar, weil sie sich genöthigt gesehen hatte den Mehrbetrag zu opfern. Das Ende der Verhandlungen war eine am 6. Juli 1888 ertheilte neue Konzession an Sebastian J. Barris, welche u. a. eine Verlängerung der Linie bis Altagracia de Orituco forderte; im übrigen bestimmte die neue Konzession, dass die von Barris gebildete Gesellschaft die Linie von Carenero über Higueroro, Boca-Vieja und Rio-Chico nach San José käuflich erwerbe, während der Staat das verwendete Anlagekapital gewährleistet, eine einmalige Beihilfe von 4000 £ zahlt und Ländereien zu beiden Seiten der Bahn unentgeltlich überlässt. Demnach beträgt das gewährleistete Kapital 675000 £, von denen 300000 £ auf die Erwerbung der Linie Carenero-San José nebst der zugehörigen Schifffahrts-Unternehmung entfallen, während der Rest zur Verlängerung der Bahn bis zum Fusse der Serra, wo sich eine Maulthierbahn bis Altagracia de Orituro anschliessen soll, bestimmt ist.

Dem Geschäftsbericht der Belgischen „Allgemeinen Schmalspurbahn-Gesellschaft" (Compagnie générale des railways à voie étroite), welcher die auszuführenden Arbeiten seitens der von Barris in England gebildeten Carenero-Eisenbahn- und Schifffahrts-Aktiengesellschaft (vgl. Nr. 60 S. 616 d. Ztg.) übertragen sind, entnehmen wir über den Stand der Bauten folgendes: Die Vorarbeiten sind durch die ausnahmsweise heftigen Regengüsse des letzten Winters, welche die Ingenieure monatelang nicht aus dem Hause liessen, sehr behindert worden, so dass die Belgische Gesellschaft unter Geltendmachung der höheren Gewalt von ihrer Auftraggeberin eine Verlängerung der Baufristen verlangt hat; andererseits hat der beständige Regen die Flüsse derart angeschwellt, dass sie aus ihrem Bett traten und die Kunstbauten der im Betriebe befindlichen Linie ganz erheblich beschädigten. Behufs Sicherstellung der Ausbesserung und Erweiterung des Geleises hat die Carenerogesellschaft am 15. März d. J. ein neues Abkommen mit der Belgischen Gesellschaft getroffen, welches die erstere verpflichtet, der letzteren neu zu schaffende 7 % Vorzugs-Antheilscheine nach Maassgabe des Fortschritts der Ausbesserungsarbeiten zu übergeben; fertiggestellt werden dieselben, abgesehen von der 40 m langen Tuybrücke, deren Metalltheile kürzlich abgesandt wurden, Ende Oktober d. J. sein. Den Bau der Verlängerung bis Altagracia hat die Schmalspurbahn-Gesellschaft wieder einer in England gebildeten Aktiengesellschaft für öffentliche Arbeiten und Vorschusswesen in Venezuela (Venezuela public works and credit company, limited) übertragen und wird ihr alle zu empfangenden Vorzugs- und Stamm-Antheilscheine der Carenerogesellschaft weiter überweisen, während sie eine gewisse Zahl Antheilscheine der neuen Baugesellschaft erhält.

7. Für die Eisenbahn von San Cristobal nach Urbiante beträgt das Anlagekapital 800000 £; die Zinsengewähr tritt nach Eröffnung von je 10 km in Wirkung.

8. Für die Eisenbahn von Taguaza nach der Kolonie Guzmann-Blanco ist konzessionsmässig die Verzinsung des „verwendeten Kapitals" ohne nähere Bestimmung gewährleistet; nach Abschluss der Vorarbeiten wurde dessen Höhe auf 12000 £ für das Kilometer vereinbart.

9. Bei der Eisenbahn von Merida nach dem See von Maracaïbo ist das Anlagekapital für die Theilstrecke von Escalante bis Kilometer 60 auf 300000 und für die Reststrecke von Kilometer 60 bis Merida auf 350000 Bolivars für das Kilometer festgesetzt.

10. Für die Eisenbahn von Bahia-Honda nach Maracaïbo bezieht sich die Zinsengewähr auf den Betrag des durch Antheilscheine oder Schuldverschreibungen aufgebrachten Kapitals der Gesellschaft, ohne dass eine bestimmte Höhe festgesetzt ist.

11. Für die im Gange befindlichen Hafenbauten von la Guayra ist die Verzinsung eines Kapitals von 600000 £, zu dem die Regierung ein Fünftel beiträgt, gewährleistet.

12. Von den in Bauvorbereitung befindlichen Linien unterliegen die Konzession vom 25. Juli 1887 für eine Bahn vom Orinoco über Upata nach Guacepati und die Konzession vom 11. Dezember 1885 für eine Bahn von La Fria nach Brazo der Prüfung des Ministers, ob sie wegen Nichterfüllung der Bedingungen als verfallen zu erklären sind.

Die noch unter der Verwaltung des Generals Guzmann Blanco abgeschlossenen Vertragsentwürfe für die Bahnen Barquisimento-Barinas und Caracas-Orinoco befinden sich noch in der Schwebe. Für die erstgenannte Bahn würde die Regierung

zu den Kosten der Erdarbeiten, der Brücken, des Oberbaues, der bleibenden Hochbauten und der beschafften Fahrbetriebsmittel je ein Fünftel beizutragen und ausserdem ein Anlagekapital von 12 000 £ für die Englische Meile zu gewährleisten haben. Die Bahn Caracas-Orinoco soll für die Anfangsstrecke Caracas-Aragua auf ein Kapital von 10 000 £, für die Reststrecke Aragua-Orinoco auf ein solches von 8 000 £ für das Kilometer Zinsengewähr geniessen.

Manuel Leiba hat die Konzession für eine Bahn von dem Hafen La Vela nach der Stadt Coro erhalten; der Bau ist innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung des Vertrages zu beginnen und in eben solcher Frist zu beendigen.

Englisch-Guayana.

Die Kolonialregierung von Englisch-Guayana hat für den 31. Dezember d. J. die Verdingung der Konzessionen für die Bahnen von Mahaïka nach Blairemont Ferry und von Vreeden Hoop nach Philadelphia ausgeschrieben; die Kolonie gewährleistet auf 50 Jahre 4 % Zinsen auf ein Kapital von 1 250 000 D. für die erste, und von 250 000 D. für die zweite Linie.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Transportgefährdung.** — § 316 Abs. 1 des R.-Strf.-G.-B. — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Frage, welches Maass von Aufmerksamkeit nach den Umständen des Falles und der Urtheilsfähigkeit und Einsicht des Thäters zu erlangen sei, ist eine thatsächliche und deshalb der Nachprüfung des Revisionsrichters entzogen. Es ist Sache des Instanzrichters, die thatsächliche Bedeutung einer an einer Warnungstafel angebrachten bahnpolizeilichen Vorschrift zu würdigen; eine rechtliche Bedeutung hat eine derartige Polizeivorschrift nur insofern, als es sich lediglich um die Zuwiderhandlung gegen dieselbe handelt, welche strafbar ist ohne Rücksicht auf den Eintritt des schädlichen Erfolges, zu dessen Verhütung sie erlassen ist. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit für letzteren wird weder durch die blosse Uebertretung der Polizeivorschrift begründet, noch durch deren Beobachtung ausgeschlossen.“ (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 12. November 1889; Jur. Wochenschr. 1890 S. 5.)

---

v. O. **Missbrauch der Amtsgewalt seitens eines Polizeibeamten an einem Festgenommenen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die von einem Polizeibeamten während des Transportes eines von ihm Festgenommenen zum Amtslokal demselben in Erwiderung auf eine ihm von dem Festgenommenen angethanene Beleidigung vorsätzlich zugefügte Körperverletzung stellt sich als eine während der Amtsthätigkeit an dem Gegenstande der Amtsausübung verübte im Sinne des § 340 R.-Str.-G.-B.'s dar, und die Anwendung des § 340 kann nicht deshalb für ausgeschlossen angesehen werden, weil die Körperverletzung nicht in Ausübung oder in Veranlassung der Ausübung des Amtes, sondern nur gelegentlich desselben stattgefunden habe.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsger. vom 25. November 1889; Jur. Wochenschr. 1890, S. 6.)

---

v. O. **Beschränkung der Benutzung der öffentlichen Verkehrsstrassen. Verpflichtung des Benutzenden zur Verhinderung der Gefährdung des Eisenbahntransports.** Aus den Entscheidungsgründen: „Dient eine Strasse dem öffentlichen Verkehr, so steht die Benutzung derselben dem einzelnen nicht nach Willkür zu, sondern mit der Beschränkung, andere im entsprechenden Gebrauch nicht zu stören, zu hindern oder zu beeinträchtigen. Ist die Strasse mit einer Fahrbahn zum Eisenbahntransport versehen, so hat jeder die Strasse Benutzende die Verpflichtung, darauf zu achten, dass keine Gefährdung des Transports eintritt. Dies ergibt sich aus § 316 R.-Str.-G.-B.'s. Was dieserhalb zu geschehen habe, ist Sache der Ueberlegung im einzelnen Falle, unabhängig davon, ob von einer Behörde Verhütungsmaassregeln getroffen sind oder nicht.“ (Erk. des II. Strafsenats des Reichsger. vom 28. Januar 1890; Jur. Wochenschr. 1890, S. 61.)

Der Eisenbahnunternehmer kann sich, wenn es sich in einem Haftpflichtprozesse darum handelt, ob die Anbringung einer Schutzvorrichtung schuldhafter Weise unterlassen sei, nicht damit entschuldigen, dass die Aufsichtsbehörde die Schutzvorrichtung nicht verlangt habe. — Konkurrirendes Verschulden des Getödteten. Der Ehemann der Klägerin wurde am 13. Januar 1888, als er in der Speyerer Vorstadt in Worms über den Bahnübergang der Eisthalbahn fahren wollte, von einem Zuge der Sekundärbahn Worms-Offstein erfasst und getödtet. Die Klägerin hat hierauf gegen die Beklagten als Unternehmer dieser Bahn Klage auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung erhoben. Die Klägerin stützte ihre Klage sowohl auf § 1 des Haftpflichtgesetzes als auf die Art. 1382 bis 1384 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Die Beklagten machten dagegen geltend, § 1 des Haftpflichtgesetzes könne nicht zur Anwendung kommen, weil die Eisthalbahn keine Vollbahn sei; jedenfalls sei der Unfall nicht infolge eines Verschuldens ihrer Bediensteten, sondern lediglich durch das eigene Verschulden des Getödteten verursacht worden, welcher die gebotene Vorsicht nicht beobachtet habe.

Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts:

Die Revision (der Beklagten) konnte nicht für begründet erachtet werden.

Die angefochtene Entscheidung wurde damit begründet, dass zwar dem getödteten Ehemann der Klägerin ein eigenes Verschulden zur Last falle, das Verschulden der Beklagten, welches darin zu finden sei, dass dieselben die bei den gegebenen Verhältnissen unbedingt gebotene Schliessung der vorhandenen Barriere bezw. die Anbringung einer solchen unterlassen hätten, jedoch weit erheblicher gewesen sei, als diejenige des Getödteten. Mit Rücksicht auf dieses überwiegende Verschulden der Beklagten, welches den Unfall, der bei Schliessung der Barriere nicht eingetreten sein würde, herbeigeführt habe, wurde angenommen, dass § 1 des Haftpflichtgesetzes, der auch für Bahnen von untergeordneter Bedeutung gelte, im vorliegenden Falle Anwendung zu finden habe. In diesen Ausführungen ist ein Rechtsirrthum nicht zu finden. Als rechtsirrthümlich kann aber auch der weitere vom Oberlandesgericht aufgestellte Satz nicht angesehen werden. Der Umstand, dass von der Aufsichtsbehörde, welche nach dem Reglement vom 12. Juni 1875 zu bestimmen habe, an welchen Stellen Schutzwehren erforderlich seien, eine solche für die in Frage stehende Stelle nicht vorgeschrieben worden sei, habe die Beklagten nicht von der Verpflichtung befreien können, die durch die Vorsicht gebotenen Vorkehrungen zu treffen. Durch die Unterlassung einer derartigen Vorschrift wurde die Eisenbahnverwaltung nicht gehindert, eine Schutzwehr anzubringen und vor der Ankunft eines Zuges schliessen zu lassen. Sie hatte aber auch die Verpflichtung, dies zu thun, wenn die örtlichen Verhältnisse eine solche Schutzmaassregel im Interesse des Publikums erforderlich machten. Bei dieser Sachlage braucht nicht untersucht zu werden, ob das Oberlandesgericht Grund zu der Annahme hatte, die Aufsichtsbehörde habe stillschweigend angenommen, dass die Schliessung der vorhandenen Barriere ohnedies erfolgen werde.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsger. vom 11. März 1890 in Sachen Wittwe G. w. die Unternehmer der Eisthalbahn.)

Bücherschau.

Die Verkehrsvorschriften der Eisenbahnen. Eine zur genauen Orientirung des Publikums dienende Zusammenstellung der sämmtlichen, in Betracht kommenden Verkehrszweige, als: Personen- und Gepäckverkehr, Fundbüreaus, Depeschenverkehr, Beförderung von Leichen und Equipagen, Vieh- und Güterverkehr, herausgegeben von Aug. Meyer, Stationsvorsteher der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn. 8°. 190 Seiten. Preis 1 ℳ 30 ₰. Oldenburg, Verlag von H. Hintzen.

Das Werkchen ist auf Grundlage des allgemein gültigen „Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands“ für das mit den letzteren verkehrende Publikum zusammengestellt. Für den Eisenbahnbeamten, welcher sein Betriebsreglement und die sonstigen Verkehrsvorschriften kennen muss, bringt dasselbe wenig Neues und wird derselbe einen jeden speziellen Hinweis auf die betreffenden Bestimmungen des allgemeinen Bestriebsreglements vermissen. — Auf 46 Seiten werden die betreffenden Bestimmungen des Betriebsreglements vorgetragen, welche den Personen- und Gepäckverkehr behandeln und über die Einrichtung der Fundbüreaus Auskunft gegeben. Der Abschnitt Depeschenverkehr gibt ausführliche Auskunft wie man am zweckmässigsten eine Depesche aufsetzt und befördert. Die folgenden Artikel: Leichen und Equipagen sowie Viehbeförderung geben namentlich über die bei Beförderung dieser Gegenstände bestehenden Formalitäten Aufschluss.

Schliesslich wird auf 106 Seiten der Güterverkehr abgehandelt, über welchen aber auch im wesentlichen nicht mehr gebracht wird, als im Güterreglement steht. — Für dasjenige Publikum, welches die Betriebsreglements nicht besitzt und sich mit dem Studium derselben nicht gern befasst, mag das Werkchen von Werth sein, aber auch für dieses wäre es nützlich, wenn bei jeder Bestimmung angegeben wäre, aus welchem Reglement oder sonstigen Erlass dieselbe entnommen ist. Der Leser würde dann auch ersehen können, ob die betreffende Norm für ganz Deutschland Gültigkeit hat.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. In dem am 1. d. Mts. zur Einführung gelangten Nachtrag II zum Oberschlesischen Kohlentarif nach Stationen der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg-Wichstadtl usw. sind auf Seite 8 die Frachtsätze vom Bahnschacht der Gräfin Lauragrube nach Deutsch-Liebau beim Kursstande der Oe. B.-N.

von 170/175 von 40,5 auf 50,5 kr.,
„ 165/170 „ 41,2 „ 51,2 „
und „ 160/165 „ 41,8 „ 51,8 „

zu berichtigen.

Breslau, den 7. November 1890. (2436)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

a) Der Name der Station Poljany-Wojeikowo der Rjaschsk-Wjasma Bahn ist in „Temkino“ umgeändert. Der Deutsch-Russische Ausnahmetarif 1 Theil I vom 15./27. September 1889 sowie der zugehörige 1. Nachtrag ist hiernach zu berichtigen.

b) Mit Gültigkeit von sogleich werden in den zu a genannten Tarif für den Verkehr von Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Memel und Pillau die folgenden neuen Bahnwege mit den nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

über Orel-Brjänsk-Homel-Minsk-Wileika-Wirballen					über Kursk-Bachmatsch-Wileika-Wirballen				
	nach Memel		nach Pillau			nach Memel		nach Pillau	
Von	Entfernung	Frachtsatz für 10 000 kg (610 Pud)	Entfernung	Frachtsatz für 10 000 kg (610 Pud)	Von	Entfernung	Frachtsatz für 10 000 kg (610 Pud)	Entfernung	Frachtsatz für 10 000 kg (610 Pud)
	km	Rbl.	km	Rbl.		km	Rbl.	km	Rbl.
Karassewka	1468	144,10	1459	142,79	Kursk-Stadt	1522	142,65	1513	141,39
Ponyri	1453	144,17	1444	142,85	Kursk I	1522	139,60	1513	138,34
Maloarchangelsk . .	1444	144,22	1435	142 89	Korennaja-Pustin .	1497	139,72	1488	138,44
Alexandrowka . . .	1429	144.29	1420	142.94	Solotuchino	1482	139,79	1473	138,50
Smiewka	1409	144,39	1400	143,02	Karassewka	1468	145,36	1459	144,05
Stannowoi-Kolodes .	1389	144,45	1380	143,09	Ponyri	1453	145,43	1444	144,11
Nebengebühren .	—	7,31	—	8,97	Nebengebühren .	—	6,05	—	7,71

Anmerkung: Die Gebühren für die Zollabfertigung in Eydtkuhnen mit 0,60 M. und die statistische Gebühr mit 0,10 M. für einen Wagen werden im Verkehr mit den vorstehend genannten Stationen nicht erhoben.

Bromberg, den 6. November 1890. (2437)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Die Tarifvorschrift im Nachtrag XX vom 1. August 1890 Seite 4 unter 2b erhält folgenden Zusatz:

„Soweit die bisherigen Frachtsätze des Holzausnahmetarifes 1a billiger sind, als die sich nach der allgemeinen Kilometertariftabelle ergebenden, bleiben dieselben auch über den 30. September l. J. hinaus in Geltung.“

Dresden, am 4. November 1890. (2438)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit sind für den Verkehr zwischen Station Göschwitz der Saal-Eisenbahn und Station Frankfurt an der Oder des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin direkte Frachtsätze eingeführt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 8. November 1890. (2439)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Grünhainichen und Domina-Schönlind, Pressnitz-Reischdorf, Sebastiansberg, Sonnenberg und Tschernowitz in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 6. November 1890. (2440)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung eines direkten Frachtsatzes des Spezialtarifs III zwischen Zeitz und Pecek). Am 1. Dezember d. J. kommt zwischen den Stationen Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt und Pecek der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft ein direkter Frachtsatz für Güter des Spezialtarifs III in Höhe von 1,22 M. für 100 kg zur Einführung. (2441)

Magdeburg, den 7. November 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer und Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Die in den Tarifen für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr vom 1. Mai 1884 bezw. für den Thüringisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Oktober 1885, nebst den hierzu erschienenen Nachträgen für den Artikel kaustische Soda ab Doos und Heufeld nach Annaberg, Berthelsdorf, Chemnitz, Cossen, Dresden (Altstadt, Neustadt und Friedrichstadt), Einsiedel, Freiberg, Glauchau, Königstein, Leipzig (Bayer. Bhf., Dresdner Bahnhof, Eilenburger Bhf. und Thüring. Bahnhof), Lichtenberg, Penig, Plauen (ob. und unt. Bhf.), Remse, Sebnitz, Wilischthal, Zittau (Preuss. und Sächs. Staatsb.) sowie Zwickau bestehenden Ausnahmetarifsätze treten am 31. Dezember d. J. ausser Kraft.

Vorkommende Sendungen werden vom 1. Januar k. J. ab nach den Frachtsätzen des Spezialtarifs I abgefertigt.

Dresden, am 8. November 1890. (2442)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Verkehr. Am 1. Januar 1891 tritt ein neuer Gütertarif (Theil II) für den Verkehr zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn einerund den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits in Kraft.

Hierdurch wird der Tarif vom 1. Januar 1886 sammt Nachträgen aufgehoben. Der neue Tarif weist theilweise Ermässigungen, theilweise geringe Erhöhungen nach, worüber bis zum Erscheinen desselben unser Tarifbüreau nähere Auskunft ertheilt.

Die in dem gegenwärtigen Tarif enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Steine des Spez.-Tarifs III (und Ausnahmetarif Nr. 2 bezw. 2a) und Petroleum (Ausnahmetarif Nr. 8) treten mit dem 1. Januar 1891 ausser Kraft und gelten für diese Artikel von diesem Zeitpunkte ab lediglich die Frachtsätze des allgemeinen Tarifs.

Darmstadt, den 4. November 1890. (2443)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch) und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Siershahn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die Ausnahmetarife Nr. 8 bezw. 15 für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hessischen Ludwigsbahn einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 6. November 1890. (2444)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 10. November d. J. treten für den Güterverkehr zwischen Grosszschocher (Sächs. Stsb.) einerseits und verschiedenen anderen Sächsischen Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 6. November 1890. (2445)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Dezember 1890 treten folgende Nachträge in Kraft:

IV. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II Heft I,
V. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II Heft II,
IV. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II Heft III,
V. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II Heft IV.

Dieselben enthalten einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs infolge von Betriebsveränderungen auf Niederländischen Bahnen.

Diese Tarifnachträge können durch die Stationen der betheiligten Endbahnen bezogen werden.

Dresden, am 6. November 1890. (2446)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schmalspurige Müglitzthalbahn. Die besonderen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der obenbezeichneten Schmalspurbahnlinie sind erschienen und können durch unsere Güterexpeditionen käuflich bezogen werden.

Der Tag der Betriebseröffnung der neuen Schmalspurbahn wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 3. November 1890. (2447)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Berlin. Mit dem 15. November 1890 tritt an Stelle des Gütertarifs vom 15. Mai 1888 ein neuer Tarif in Kraft, welcher zahlreiche Ermässigungen der seitherigen Sätze enthält.

Druckexemplare sind zum Preise von 2 *M.* durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Berlin, im November 1890. (2448 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Schweizerische Eisenbahnverbände. Zu Theil I, Abtheilung B, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife — enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation — tritt am 1. Dezember d. J. der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite Tarifbestimmungen für die Artikel Holzstoff, Holzzellstoff und Holzstoffpappe. (2449)

Karlsruhe, den 9. November 1890.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu dem seit 1. Januar 1887 in Kraft befindlichen provisorischen Tarifhefte für den Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Erfurt und Stationen der Schweizerischen Bahnen tritt am 1. Dezember d. J. der 4. Nachtrag in Kraft. Durch denselben werden direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Genf transit und Leipzig-Berliner Bahnhof eingeführt.

Karlsruhe, den 9. November 1890. (2450)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Geltung vom 15. d. Mts. wird bis auf weiteres der Ausnahmetarif 9 b (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) auf die Artikel „Stacheldraht und Drahtklammern" ausgedehnt.

Altona, den 6. November 1890. (2451)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Serbischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. bis Ende Dezember d. J. gelangt für die Beförderung von Eichenholzextrakt bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür im Verkehr von Belgrad nach Hamburg B. transito seewärts ein ermässigter Frachtsatz von 749 Centimes (Gold) für 100 kg zur Einführung. Die Bedingungen, unter welchen dieser Frachtsatz zur Anwendung gelangt, sind von den Stationen Hamburg B. und Belgrad und von den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 8. November 1890. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Tarifnachtrag III in Kraft, durch welchen anderweite, meistens ermässigte Frachtsätze für Schmalkalden und Wernshausen eingeführt werden.

Meiningen, den 4. November 1890. (2453)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. Ausnahmefrachtsatz für Bier von Wien nach Bodenbach/Tetschen transit. Für Bier bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 8 000 kg pro Wagen und Frachtbrief tritt ab 1. Januar 1891, unter Einhaltung der im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" enthaltenen Bedingungen folgender Frachtsatz im Kartirungswege, längstens bis Ende Dezember 1891, in Kraft:

Von Wien Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G., K. F. J. B., K. F. N. B. — nach Bodenbach Oe. U. St. E. G./Tetschen Oe. N. W. B. transit für Deutschland, exkl. der Linie Bodenbach/Tetschen-Dresden

1,95 *M.* pro 100 kg.

Wien, am 7. November 1890. (2454)

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. Dezember 1890 tritt zum „Tarif Theil II (Besondere Bestimmungen) vom 1. April 1889" ein Nachtrag II in Kraft, welcher Reexpeditionsbestimmungen bezüglich der Artikel „Getreide etc. und Spiritus" enthält und der sowohl bei den betheiligten Bahnverwaltungen, wie auch in den Verbandstationen erhältlich ist.

Wien, den 15. November 1890. (2455)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Aenderung einiger Frachtsätze im Tarife für Eiertransporte aus Galizien. Vom 20. November 1890 angefangen, erfahren die im Ausnahmetarife vom 1. Oktober 1890 für die Beförderung von Eiern aus Galizien auf Seite 8 in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B für die Station St. Gallen der Vereinigten Schweizerbahnen enthaltenen Frachtsätze eine Ermässigung von 2 bezw. 3 Cts. und werden wie folgt betragen:

	für Wagenladungen von					
	5 000 kg					10 000 kg
	a	b	c	d	e	a—e
	pro 100 kg in Centimes					
St. Gallen	452	460	468	476	484	437

Wien, am 7. November 1890. (2456)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Csáktornya-Zalaszentiván-Ukker (Zala-er) Lokaleisenbahn ist mit dem Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Eisenbahn in Kraft getreten. Exemplare dieses Tarifs sind im Tarifbüreau der K. Ung. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, im Oktober 1890. (2457)
Die Direktion.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Zu dem Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Vizinalbahn Boba-Jánosháza-Sümeg tritt mit 1. November l. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher rücksichtlich der Frachtberechnung für die Station Ukk Bestimmungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der K. ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. per Stück erhältlich.

Budapest, am 7. Novemb. 1890. (2458)
Die Direktion.

---

3. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv - Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Erfurt am 25. November d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 2 *M.* 40 *ℌ* in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden. Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Erfurt" bis zu oben angegebenem Termin einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 6. November 1890. (2459)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 90. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionar für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 36

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 15. November 1890.

Inhalt:

Die Bayerischen Waldbahnen.

(Schluss aus Nr. 76.)

Die für den Bau der zweiten Waldbahn, der Lokalbahn Passau - Freyung (48,75 km), veranschlagte Kostensumme beziffert sich auf 6 191 300 *M.* Hiervon treffen auf Rechnung der Interessenten die Kosten für die gesammte Grunderwerbung mit 353 300 *M.*, sowie die Kosten für Wegherstellungen im Staatswalde und an Distriktsstrassen mit 6 000 *M.*, so dass die vom Bayerischen Staate aufzuwendende Baukostensumme 5 832 000 *M.* oder für das Kilometer rund 119 750 *M.* beträgt. Die genannte Bahnlinie kam im grossen ganzen nach dem schon früher in dieser Zeitung (Jahrg. 1885 Nr. 87 S. 1119 beschriebenen Projekte zur Ausführung und zwar zunächst in der Theilstrecke Passau-Röhrnbach (30,55 km), welche gegen Ende November d. J. — vorläufig provisorisch — in Betrieb gesetzt wird. Der provisorische Charakter der Betriebsführung gelangt insbesondere darin zur Erscheinung, dass der Kurs der vorgesehenen 4 Züge wegen des sicheren Befahrens der noch nicht völlig konsolidirten hohen Dämme in die lichte Tageszeit gelegt wird und die Verwaltung durch öffentliche Kundmachung sich vorbehält, bei allenfalls eintretenden namhaften Betriebserschwernissen während des kommenden Winters eine zeitweise Einstellung des Verkehrs zu verfügen.

Die Reststrecke Röhrnbach - Freyung (18,20 km) hofft man im Frühjahr 1892 eröffnen zu können.

Die Konstruktion des Unter- und Oberbaues der Bahn, sowie der Fahrbetriebsmittel derselben ist die gleiche, wie bei der Lokalbahn Zwiesel - Grafenau (s. Nr. 76 S. 746 f. d. Ztg). Für die Hochbauten wurden bei beiden Linien die einfachen und praktischen Typen gewählt, welche auf früher eröffneten Lokalbahnen zur Ausführung kamen.

An der Lokalbahn-Theilstrecke Passau-Röhrnbach wurden Haltestellen mit Güterabfertigung eingerichtet in Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck und Röhrnbach; Halteplätze sind vorhanden in Stelzlhof und Neuhausmühle. Der Sitz der Betriebsleitung, welche nach Fertigstellung der ganzen Linie an die Endstation Freyung verlegt wird, befindet sich in Röhrnbach, woselbst auch ein provisorischer Lokomotivschuppen mit Wassernahmevorrichtung hergestellt wurde. Das in Röhrnbach stationirende Dienstpersonal besteht aus 1 Betriebsleiter, 1 Hilfsarbeiter des letzteren (Expedient), 1 Lokomotivführer, 1 fahrfertigen Heizer, 1 Maschinenhaus - Taglöhner (zugleich Hilfsheizer bei Ablösungen des Lokomotivpersonals) und 3 Bediensteten, welche abwechselnd in den Stations- und Expeditionsgeschäften der Haltestelle Röhrnbach und bei Ablösung

der Haltestellwärter in Tiefenbach und Fürsteneck, sowie im Zugbegleitungsdienste Verwendung finden.

Die in neuester Zeit grundsätzlich zur Durchführung gelangende gleichmässige Betheiligung des letzterwähnten Lokalbahnpersonals — dem man zweckmässig die Benennung „Schaffner" beilegen könnte —, in den verschiedenen Dienstessparten hat den Zweck, eine allseitige Ausbildung der betreffenden Leute zu bewirken und damit die sofortige Beschaffung von Aushilfen im Falle von Erkrankungen oder Beurlaubungen zu ermöglichen.

An den Haltestellen Tiefenbach und Fürsteneck werden Wärter aufgestellt, welche gleich dem im Zugbegleitungsdienste verwendeten Lokalbahnpersonale in den Besoldungsstatus der Hauptbahnbediensteten nicht eingereiht sind, sondern, insolange sie sich im Lokalbahndienste befinden, im diätarischen Verhältnisse stehen. Der Uebertritt des Lokalbahnpersonals in statusmässige Stellen des Hauptbahndienstes erfolgt bei tadelfreier Führung nach einer bestimmten Reihe von Jahren.

Die Haltestellen Fischhaus und Kalteneck werden mit Bahnagenten besetzt und zwar wird der Dienst in Fischhaus von einem Gastwirthe, jener in Kalteneck von einem dortigen Fabrikbesitzer besorgt werden. Die dienstliche Aufgabe der Bahnagenten wurde in Nr. 28 S. 289 vor. Jahrg. d. Ztg. des näheren bereits dargelegt. Abweichend von den dort erwähnten Entschädigungen erhalten die Agenten der in Rede stehenden Lokalbahn einen festen Jahresbezug von 500 ℳ und ausserdem noch die der Haltestelle zufallenden Nebengebühren für Verwiegen und Signiren der Güter, für Abgabe und Ausfertigung von Frachtbriefen, Aufnahmescheinen und Reversen (abzüglich der Kosten für Beschaffung der letzteren Formulare), sowie die Ladegebühren. Die Agenten haben dagegen das zur Reinigung, Beleuchtung und Heizung der Haltestelle benöthigte Material auf eigene Kosten zu beschaffen, wie sie sich auch verpflichten, die für den Güterdienst erforderlichen Materialien, wie Schreibzeug, Kreide, Kleister usw. aus eigenen Mitteln beizustellen, während die ausserdem zur Güterabfertigung nöthigen Behelfe und Formularpapiere seitens der Verwaltung geliefert werden.

Die für den provisorischen Betrieb der Bahn in Aussicht genommenen 4 Züge verkehren mit einer mittleren Streckengeschwindigkeit von 18 km in der Stunde; die Gesammtfahrzeit eines jeden Zuges beträgt 1 Stunde 50 Min.

Die übrigen Vorkehrungen für die Betriebsführung werden nach Analogie jener der Grafenauer Linie (s. Nr. 76 S. 747 d. Ztg.) getroffen.

Das Verkehrsgebiet der Bahn, der untere Bayerische Wald, der seiner geognostischen und topographischen Beschaffenheit gemäss der Bedingungen für eine grössere Bevölkerungsdichtigkeit ermangelt, lässt demzufolge im allgemeinen keinen grossen Personenverkehr erwarten. Indessen stellen einerseits die ungewöhnliche Anziehungskraft, welche die Anschlussstation, die Stadt Passau, von jeher auf die Bewohner des Bayerischen Waldes ausübt, und für welche der lebhafte Verkehr auf den nach Passau führenden Strassen einen deutlichen Beweis liefert, sowie die vielfachen kommerziellen Beziehungen zwischen der Stadt- und der Waldbevölkerung, anderseits die günstige Lage der Bahn zu den das Verkehrsgebiet durchziehenden Staats- und Distriktsstrassen eine ziemlich starke Frequentirung der Bahn durch die in Betracht kommende kommerzielle Bevölkerung in Aussicht. Im Güterverkehr dürften die erwarteten namhaften Transporte von Rohprodukten und Holzschnittwaaren, dann von Vieh einen das aufgewendete Baukapital ausreichend verzinsenden Betriebsüberschuss abwerfen. Eine nicht unwesentliche Steigerung möchten die Einnahmen dann erfahren, wenn es gelänge, die Transporte aus den längs der Bahn gelegenen Granitsteinbrüchen, welche im Verlaufe des Bahnbaues, anlässlich der auf freier Strecke unmittelbar am Bahngeleise gestatteten Verladung von Granitwürfeln, erschlossen bezw. in ihrem Absatze gefördert wurden, auch nach der Eröffnung der Bahn durch geeignete Betriebsmaassnahmen zu erhalten und deren Abdrängen zum Wasserweg auf der an den Steinbrüchen vorbeiziehenden Ilz zu vermeiden. A.

Sammelladungsverkehr der Deutschen Eisenbahnen.

In den Nrn. 74 und 75 d. Ztg. wird ein Bericht des Herrn Mange von der Französischen Orléansbahn über den Sammelladungsverkehr der Deutschen Eisenbahnen gebracht, in welchem der Verfasser angenommen hat, dass der Spediteur jeden Wagen bis zur Grenze seiner Tragfähigkeit belasten könne. Meistens ist das aber nicht möglich, weil der kubische Raum von 10 000 kg der übergebenen Güter grösser ist, als der Fassungsraum eines gedeckt gebauten Wagens von 10 000 kg Tragfähigkeit, oder weil 10 000 kg für eine Verladestation nicht vorhanden sind, die Verladung aber ohne Ueberschreitung der Lieferfrist nicht länger beanstandet werden darf usw. Bei offen gebauten Wagen kann die Ausnutzung allerdings eher erfolgen, da aber der Spediteur jede Beschädigung der Güter durch Nässe, Kälte usw. zu vertreten hat, während solche bei offen gebauten Wagen, ungeachtet aufgelegter Decken, sehr leicht eintritt, bleibt die Verladung in gedeckt gebaute Wagen Regel, jene also Ausnahme.

Nach mir vorliegender Zusammenstellung wurden in den Jahren 1888 und 1889 auf einer grösseren Station in 3 250 Wagen (23 576 t) ver- und aus-, 1 597 Wagen (14 858 t) Sammelgut entladen, jeder Wagen hatte also durchschnittlich eine Belastung von nur 7,929 t. Wenn man nun auch annehmen darf, dass infolge Konkurrenz der Spediteure unter sich die Verwendung offen gebauter Wagen mehr als jetzt gewagt werden wird und dass auch schon z. Z. auf den grössten Stationen höhere Belastungsziffern erreicht werden, darf doch auf eine höhere als durchschnittlich 8 500 kg nicht gerechnet werden. Nur dieses Gewicht darf also der Berechnung der Ersparnisse der Frachten zu Grunde gelegt werden, denn der Frachtgeber würde nur für dieses der Eisenbahn den Stückgutsatz zu zahlen haben und zahlt auch nur für dieses dem Spediteur dessen Sammelladungstaxe, während dieser der Eisenbahn den vollen Wagenladungssatz für 10 000 kg zahlen muss. Der Verfasser des Berichtes hat jedoch bei den Zahlungen an Eisenbahn und Spediteur die Fracht für 10 000 kg eingestellt. Wird dagegen den Berechnungen die wirkliche Belastungsziffer von 8 500 kg zu Grunde gelegt, so berechnen sich, wenn man die angegebenen Frachtsätze der Eisenbahnen und der Spediteure beibehält, die Ersparnisse, statt auf die in dem Berichte angegebenen und in der Tabelle S. 875 wiedergegebenen Beträge, auf die derselben in Klammern beigefügten. Auch hiernach würde allerdings eine recht erhebliche Ersparniss an Fracht durch die Einführung des Sammelladungsverkehrs erzielt. Ob diese eine gleiche Ersparniss an Betriebskosten der Eisenbahn herbeigeführt hat, ob der Stückgutsatz etwa zu hoch, der der Klasse B zu niedrig bemessen ist, ob auch bei Sammelladungen die Wagenladungssätze der Spezialtarife zuzulassen bezw. auf Beladungen von Gütern der Stückgutklasse II, also nur auf einzelne Güterarten zu beschränken sind, bleibt einer späteren Erörterung vorbehalten.

Von Berlin nach	Tarifsätze			Ersparnisse an Fracht	
	Stückgutsatz der Eisenbahnen für a) 10 000 kg b) 8 500 „	Spediteurtarif für a) 10 000 kg b) 8 500 „	Wagenladungssatz der Klasse B der Eisenbahn für 10 000 kg	für das Publikum für die Tonne	für den Spediteur für die Tonne
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Altkirch . . .	a) 970,00 b) (824 00)	760,00 (646,00)	530,00	21,00	23,00 (13.65)
Avricourt . . .	920,00 (782,00)	760,00 (646 00)	503,00	16,00	25,70 (16,82)
Bebra	429,00 (364,65)	385 00 (327.25)	235,60	4,40	15,00 (10,78)
Bingen	691,00 (587 35)	540,00 (459 00)	378,00	15,10	16,20 (9,58)
Breslau . . .	375,00 (318 75)	240.00 (204 00)	206 00	13 50	3,40 (— 0,23)
Coblenz . . .	688 00 (584 80)	550,00 (467 50)	376 00	13,80	17,40 (10.76)
Colmar	930 00 (790 50)	710 00 (603,50)	508.00	22,00	20 20 (11 17)
Constanz . . .	956 00 (812 60)	785 00 (667 25)	516 00	17,10	26 90 (17,80)
Ems	665,00 (565 25)	570,00 (489,60)	364,00	9,50	20 60 (14.78)
Forbach . . .	843 00 (716,55)	690 00 (586.50)	461.00	15 30	22.80 (14 76)
Freiburg . . .	902.00 (766 70)	745 00 (633.25)	483,00	16,50	26 20 (17 67)
Grünau . . .	529,00 (449.65)	440 00 (374,00)	290 00	8,90	15,00 (9,88)
Hamburg . . .	249,00 (211.65)	215 00 (182.75)	184 00	3,40	3,10 (— 0,22)
Horn	606 00 (515,10)	520 00 (442,00)	332,00	12 60	18 80 (13,06)
Karlsruhe . .	754,00 (640 90)	600.00 (510.00)	412,00	15,40	18 80 (11,53)
Landau . . .	683.00 (580 55)	645,00 (548 25)	366,00	3,80	27,90 (21,44)
Limburg . . .	627.00 (532.95)	530 00 (450.50)	343,00	9,70	18,70 (12,65)
Luxemburg . .	867,00 (736.95)	730 00 (620 00)	474.00	13,70	25.60 (17,18)
Mainz	657 00 (560 45)	510 00 (433,50)	359,00	14,70	15 10 (8,76)
Metz	919,00 (781,15)	765,00 (650,25)	502 00	15,40	26.30 (17,44)
Münster . . .	504.00 (428,40)	465.00 (395,25)	276 00	3,90	18,90 (14,03)
Nassau	656,00 (557.60)	565,00 (480.25)	359,00	9,10	20.60 (14,26)
Osnabrück . .	448 00 (380.80)	395 00 (335.75)	245,00	5,30	15 00 (10,68)
Salzburg . . .	893 00 (759,05)	700 00 (595 00)	476 00	19,30	22 40 (14,00)
Stettin	170,00 (144.50)	134 00 (113,90)	94,00	3,80	3,80 (2,34)
Strassburg . .	856.00 (727 60)	600,00 (510.00)	468 00	25,60	13 20 (4.92)
Ulm	787,00 (668 95)	650,00 (552.50)	420,00	13,70	23.00 (15.59)
Weimar . . .	294,00 (249,90)	285 00 (242.25)	161,00	0,90	12 40 (9,56)
Wien	687,00 (583,95)	540,00 (459,00)	376,00	14,70	16.40 (9,76)

H—r.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4503 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4506 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vorschriften über die Vornahme von Schlagproben (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4510 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Antrag auf Herbeiführung eines Auslegungsbeschlusses zu Absatz 2 des Abschnitts E der Anlage II des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4535 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 4559 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend der Aufhebung der Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbeamten (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Die Landtagssessionen gehen ihrem Ende entgegen. Es kamen dessen ungeachtet folgende Bahnfragen zur Sprache:

a) Im Mährischen Landtage wurde der Antrag gestellt, die Regierung zu ersuchen, dem Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung von Mährisch - Weisskirchen über Bodenstadt-Stadt Liebau an die Lokalbahn Zauchtl-Bautsch ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und thatkräftigst zu fördern und zu unterstützen. Dann wurde der Antrag wegen des Ausbaues der Brünn-Tischnowitzer Bahn bis zur Nordwestbahn begründet; endlich wurde beantragt, die Regierung zu ersuchen, das Zustandekommen der Eisenbahn von Bärn-Andersdorf nach Stadt Hof mit Anschluss an die Lokalbahn Zauchtl-Bautsch zu unterstützen.

b) Der Oberösterreichische Landtag erklärte die geplante Sommerfahrordnung für 1891 für die Strecke Wien-Salzburg als die Oberösterreichischen Interessen schädigend und beauftragte den Landesausschuss, eine Eingabe wegen Nichtgenehmigung dieser Fahrordnung an das Handelsministerium zu richten.

c) Im Krainischen Landtage brachte der Landesausschuss ein Gesetzentwurf ein, wonach das Land Krain die Garantie eines jährlichen Reinertrages von 296 953 fl. für die zu erbauende Unterkrainer Bahn zu übernehmen habe.

d) Im Steiermärkischen Landtage wurde vom Landesausschuss einen Antrag auf Einsetzung eines zwölfgliedrigen Beirathes in Lokalbahnangelegenheiten (Landes-Eisenbahnrath) gestellt, welcher aus je 2 Mitgliedern beider Handelskammern und der Landwirthschafts-Gesellschaft und aus 6 Mitgliedern aus dem Stande der Armee, der Techniker, Montanistiker, Kaufleute, Gewerbetreibenden und der Landbevölkerung bestehen soll. Erstere sechs werden nach freier Wahl vorgeschlagen, letztere vom Landesausschusse berufen. Vorsitzender ist der Landeshauptmann, 3 Mitglieder sollen als ständiger Beirath des Landesausschuss-Referenten für Bahnangelegenheiten fungiren.

Die Einführung der Stundenzonenzeit.

Unter dieser Ueberschrift bespricht der durch seine hervorragende Thätigkeit und Stellung in Oesterreich bekannte, gegenwärtig in Paris lebende Herr v. Nördling in der Nummer 43 der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung" in knapper Form die Schwierigkeiten, welche sich der baldigen Einführung der Zonenzeit noch entgegenstellen. In Bezug auf Zeitangaben theile sich nämlich das weite Deutsche Vereinsgebiet scharf in 2 Theile: in den südlichen, Oesterreich, Bayern, Württemberg, Baden usw., wo die Normalzeit und in den Norddeutschen, wo die Ortszeit herrscht. Unter der Herrschaft der Normalzeit zeigen alle Stationsuhren dieselbe Zeit, differiren aber mehr oder weniger (Oesterreich 5—8 Minuten) von den bezüglichen Stadtuhren. Unter der Herrschaft der Ortszeit differiren die Uhren von einer Station zur anderen, stimmen aber genau mit der jeweiligen Stadtuhr. Durch Einführung der Zonenzeit sollen alle Differenzen schwinden: alle Stationsuhren, alle Stadtuhren sollen gleich gehen. Es sei erklärlich, dass auf der Dresdener Generalversammlung des Eisenbahnvereins die Vorschläge der Königlich Ungarischen Staatsbahnen nicht nach dem Kommissionsantrag vollinhaltlich angenommen wurden. Die Eisenbahndirektion in Köln z. B. musste natürlich davor zurückschrecken, dass mit nächstem Sommerfahrplan die Bahnuhr um 32 Minuten vor der Stadtuhr vorausgegangen wäre, was für das Publikum eine sehr grosse Unbequemlichkeit gewesen und das öftere Versäumen der Züge veranlasst hätte. Es sei daher nicht zu verwundern, dass gerade ein Kölnischer Eisenbahndirektor eine Frist erwirkte, um womöglich die Reform der Bahnzeit und der Stadtzeit gleichzeitig ins Leben zu führen. Ist dieselbe aber in Nordamerika, Schweden, England und gegenwärtig auch in Belgien möglich geworden, so werden die erleuchteten Regierungen Deutschlands auch nicht mit deren

Einführung lange mehr zögern. Wenn auch Italien, welches im Jahre 1884 auf dem Washingtoner Kongress für den Greenwicher Meridian gestimmt hat, nunmehr einen Kongress zu Gunsten des Meridians von Jerusalem einberuft — so werde das niemand beirren, da selbst die Delegirten Frankreichs, welches noch an dem Meridian von Ferro-Paris festhält, zu diesem Kongresse Italiens gehen ohne alle Erwartung eines praktischen Erfolges. Das Amerikanische Stundenzonensystem sei unaufhaltsam im Anzuge.

Der K. K. Handelsminister hat rücksichtlich der Oesterreichischen Eisenbahnen die prinzipielle Zustimmung zur Durchführung des vorerwähnten Vereinsbeschlusses mit der Abänderung ertheilt, dass die neue Eisenbahnzeit nach dem Stundenzonensysteme gleichzeitig auch in die für das Publikum bestimmten Fahrpläne einzuführen ist, weil im Gegensatze zu den Bahnen des Deutschen Reiches bei den inländischen Bahnverwaltungen eine Verschiedenheit in der Zeitangabe für den inneren und äusseren Dienst des Eisenbahnverkehres nicht besteht. (Im Oesterreichischen Eisenbahnklub hielt Universitätsdozent Dr. Schram einen ausgezeichneten Vortrag über die Stundenzonenzeit.)

Fahrbegünstigung für die nichtaktive Mannschaft bei der Einberufung zur Militärdienstleistung.

Die gemeinsame Direktorenkonferenz hatte mit Stimmenmehrheit den Beschluss gefasst, dieser Mannschaft sowohl bei der Einrückung vom Domizil zum Ergänzungs-Bezirkskommando als bei der Rückreise nach geleisteter Militärdienstpflicht nach dem Heimathsorte eine Fahrbegünstigung dahin zu gewähren, dass, falls infolge der auf mehreren Bahnen eingeführten ermässigten Tarife sich der halbe Civiltarif III. Klasse günstiger als der Militärtarif darstellt, auf solche Bahnen der günstigere halbe Civiltarif gewährt und dagegen, wo nach dem Militärtarife eine geringere Gebühr entfällt, diese eingehoben werden soll. Die diesem Beschlusse nicht Beistimmenden (Buschtêhrader und Böhmische Nordbahn) erklärten später, in dem gedachten Falle den nichtaktiven Militärpersonen unter Ausschliessung des Freigewichtes für Reisegepäck das Recht einzuräumen, die III. Wagenklasse der Personen- und gemischten Züge gegen Lösung einfacher Militär-Fahrkarten, dann der Schnellzüge gegen Entrichtung der $1\frac{1}{2}$fachen Gebühr nach dem Militär-Tarifsatze zu benutzen. Das K. K. Handelsministerium hat den Bahnverwaltungen seine Befriedigung über diese Beschlüsse mit dem Bedauern erklärt, dass ein einheitlicher Vorgang nicht eingehalten werden konnte.

Veröffentlichung der Eisenbahntarife.

Den derzeit geltenden Vorschriften über die Veröffentlichung der Eisenbahntarife liegen die in den §§ 4 und 7 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 und in § 10 lit. e des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. November 1854 enthaltenen Anordnungen zu Grunde, von denen die ersteren mithin auf 39 Jahre zurückreichen. Die obigen gesetzlichen Anordnungen, welche sich auf den kurzen Ausspruch allgemeiner Grundsätze beschränken, haben im Eisenbahn-Betriebsreglement und im Gesetze vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf Eisenbahnen, nur eine Wiederholung, jedoch keine weitere Ausgestaltung erfahren. Die letztere erfolgte vielmehr durch eine Reihe von Verfügungen des Handelsministeriums sowohl, als auch der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, welche jeweilig aus Anlass der im Laufe der Zeit sich ergebenden praktischen Bedürfnisse des Verkehrslebens hinausgegeben worden sind. Die Anzahl dieser Ausführungsbestimmungen, von denen die erste auch schon aus dem Jahre 1867 stammt, war nun bereits derartig angewachsen, dass es den Bahnverwaltungen, selbst bei sorgfältiger Evidenthaltung der bezüglichen Verordnungen und Erlässe, nachgerade schwer wurde, gegebenenfalls eine seltener zur Anwendung gelangende Vorschrift aufzufinden. Für neu entstehende Bahnunternehmungen aber wurde es beinahe unmöglich, die für die Veröffentlichung der Tarife bestehenden Normen genau einzuhalten, da eben eine systematische Uebersicht derselben mangelte. Es ergab sich daher das Bedürfniss, die in zahlreichen Erlässen zerstreuten Spezialbestimmungen über die Veröffentlichung der Eisenbahntarife in eine einheitliche Verordnung zusammenzufassen, wobei zugleich die Gelegenheit benutzt wurde, den ganzen Stoff systematisch und übersichtlich zu gestalten und dadurch den Bahnverwaltungen, wie auch den Geschäftskreisen, welche an der genauen Kenntniss der geltenden Publikationsnormen ein Interesse haben, die Handhabung und Einhaltung dieser Normen zu erleichtern.

Das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 128 veröffentlicht nun diesen am 15. d. Mts. in Kraft tretenden Erlass des Handelsministeriums, in welchem folgendes verfügt wird. Sowohl im internen Oesterreichischen Verkehre, als auch im Verkehre mit Ungarn und mit dem Auslande sind nach den gegenwärtigen Vorschriften zu veröffentlichen: 1. Neu einzuführende Tarife; 2. Tarifänderungen; 3. Zusammenstellungen direkter Frachtsätze; 4. Aufhebungen bestehender Tarife oder der in solchen enthaltener Tarife oder Tarifsätze. Als neu einzuführende Tarife sind sowohl Tarife mit den dazu gehörigen eglementarischen und sonstigen Bestimmungen für neu zu eröffnende Bahnen, als auch solche für neue Eisenbahnverbände zu behandeln. Unter Tarifänderungen sind insbesondere zu verstehen: Aenderungen und Ergänzungen bestehender Tarife und Tarifsätze, und zwar auch der Schleppbahngebühren, wenn letztere in den Kumulativsätzen enthalten oder dem Tarife besonders beigedruckt sind; nachträgliche Berichtigungen von Tarifsätzen, welche, insbesondere wenn es sich um Erhöhungen handelt, der sich hieraus ergebenden rechtlichen Konsequenzen wegen unter ausdrücklicher Hervorhebung des unterlaufenen Irrthums (Druck- oder Rechnungsfehler) stets als solche zu bezeichnen sind: Uebertragungen billigerer offizieller oder im Begünstigungswege zugestandener Taxen von Konkurrenzrouten auf die eigene Route, insofern solche Uebertragungen nicht als Bonifikationen zur Durchführung gelangen, oder lediglich als Restitution von Portodifferenzen in den im § 50, Punkt 3 des Betriebsreglements vorgesehenen Fällen (bei Fehlinstradirungen) zu betrachten sind; ferner auch Aenderungen, Ergänzungen und Auslegungen der zu den bestehenden Tarifen gehörigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen.

Diese Verordnung tritt bezüglich der eigentlichen Tarife an die Stelle der bisherigen Spezialbestimmungen, welche gleichzeitig ausser Kraft gesetzt werden, wodurch bezüglich der Tarifermässigungen im Güterverkehre (Refaktien usw.) die hierfür geltenden besonderen Vorschriften auch fernerhin in Geltung bleiben.

Der neue Ungarische Frachtentarif.

Nunmehr liegt der neue Frachtentarif der Ungarischen Staatsbahnen, welcher definitiv am 1. Januar 1890 in Kraft treten wird, vollständig vor. Der neue Tarif behält die geltende Klassifikation der Güter bei, stellt dagegen die Gebühren auf Grund fallender Einheiten von 10 zu 10 km fest. Mag man den Tarif vermöge der Eintheilung der Entfernungen in 10 km-Stufen als einen Zonen- oder Staffeltarif bezeichnen, das Wichtigste bleibt die wesentliche Herabsetzung der Frachtsätze. Das Barême geht bis zu der Entfernung von 1 100 km. Um eine Vorstellung von dem Aufbau des Tarifes zu geben, führt die „N. Fr. Pr.“ im folgenden die Aufstellung einiger Sätze für die wichtigsten Klassen an *):

Kilometer	Normalklasse		Wagenlad.-Klasse			Spezialtarife		
	I	II	A	B	C	1	2	3
	Kreuzer für 100 kg							
1 bis 10	11	9	6	4	4	5	4	4
11 „ 20	17	14	8	5	4	7	4	4
21 „ 30	24	19	11	7	6	9	6	5
usf. bis 200 km, dann von								
201 bis 210	157	116	71	47	37	60	37	30
211 „ 220	162	120	74	49	38	61	38	31
und weiter beispielsweise								
491 bis 500	307	238	133	90	71	99	71	56

Vergleicht man die Einheitssätze, so ergibt sich beispielsweise für die Güter der Wagenladungsklasse C in der ersten Stufe (bis 10 km) ein Satz von 0,4 kr. für das Kilometer, in der Stufe 91 bis 100 ein Satz von 0,19 kr., von 191 bis 200 ein Satz von 0,17 kr., in der Stufe von 491 bis 500 km ein Satz von 0,14 kr., und so fällt der Einheitssatz immer tiefer und tiefer, bis derselbe bei 1 100 km sich auf 0,11 kr. beläuft. Zu den hiernach berechneten Taxen tritt noch eine Manipulationsgebühr, welche bis zu 90 km gleichfalls staffelförmig aufgebaut wird, über 90 km hinaus aber gleich gross bleibt. Wie weit die Tarifermässigung im Vergleiche mit den geltenden Sätzen geht, zeigen die folgenden Beispiele:

	Wagenladungsklasse			Spezialtarif	
	A	B	C	1	2
	Kreuzer für 100 kg				
Bruck-Arad:					
früher . .	164,4	122,9	96,1	137,9	96,1
jetzt . . .	130,0	88 0	69,0	97,0	69,0
	— 34,4	— 34,9	— 27,1	— 40,9	— 27,1
in Prozenten . .	— 20,9	— 28,2	— 28,2	— 29,6	— 28,2
Bruck-Predeal:					
früher . .	293,2	215,7	163,6	222,3	163,6
jetzt . . .	208,0	137 0	113 0	146,0	113,0
	— 85,2	— 78,7	— 50,6	— 76,3	— 50,6
in Prozenten . .	— 29,1	— 36,4	— 30,0	— 34,3	— 30,9

*) Ob die nachstehenden Tabellen vollkommen richtig sind, müssen wir dahin gestellt sein lassen, uns liegt der neue Tarif noch nicht vor. Die Redaction.

Man sieht, dass die Tarifermässigung zwischen 20 und 36 % variirt und im Durchschnitte wohl mit 30 % veranschlagt werden darf. Damit ist aber die Ermässigung nicht erschöpft. Wie die „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifff." berichtet, wird für die Linien Pest-Bruck-Wien und Pest-Fiume sowie für die durch die Donau konkurrenzirten Strecken noch eine weitergehende Ermässigung, voraussichtlich durch Festsetzung besonderer Refaktien, gewährt, also ein besonderer Druck auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Südbahn und die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft geübt werden.

Betriebseinnahmen im Monat September d. J.

Im Monat September d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 9 676 006 Personen und 7 601 846 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 233 459 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 038 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8 196 545 Personen und 7 377 009 t Güter 26 278 814 Gulden oder für 1 km 1 016 fl. Es ergibt dies für den Monat September d. J. eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 2,1 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 9 Monaten 1890 erzielten Transporteinnahmen bezifferten sich auf 215 042 381 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 206 882 025 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 164 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 578 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km Bahn für die Betriebszeit Januar—September 1890 auf 8 219 fl. gegen 8 088 fl. im Vorjahre, d. i. um 131 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 10 959 fl. gegen 10 784 fl. im Vorahre, d. i. um 175 fl., mithin um 1,6 % günstiger.

Entschädigung für einen vor mehreren Jahren erlittenen Unfall (Rechtsfall).

Ein Bremser, welcher bei einem vor mehreren Jahren vorgekommenen Zusammenstosse des betreffenden Zuges eine leichte Quetschung erlitt, seinen Dienst seither zwar fortgesetzt, aber sich auch öfter krank gemeldet hatte, wurde 7 Jahre darauf vom Dienste enthoben und verlangte nicht nur eine lebenslängliche Rente in der Höhe seiner ordentlichen Bezüge und des Meilengeldes, sondern auch den Ersatz seiner bisherigen und künftigen Heilungskosten, sowie ein Schmerzensgeld von 8 000 fl. Letzteres wurde von der I. Instanz mit 3 000 fl., von der II. und III. Instanz mit 500 fl., ferner von allen 3 Instanzen die Rente in der Höhe seiner ordentlichen Bezüge, nicht aber das Meilengeld und der Ersatz von Heilungskosten bewilligt. In der Begründung dieses Urtheiles wird ausgeführt, dass durch die Sachverständigen der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfalle und der seitherigen Kränklichkeit des Klägers erwiesen sei, dass ferner seine damals zu Protokoll gegebene Erklärung, dass ihm nichts geschehen und seine Krankheit aus anderen Ursachen entstanden sein könne, dem obigen Beweise gegenüber keine Bedeutung habe; dass ferner der in Rede stehende Unfall eine gesetzliche Vermuthung für das Verschulden der Bahnanstalt deshalb nach sich ziehe, weil sie weder eine höhere Gewalt noch ein von ihrem Willen unabhängiges Ereigniss oder Zuthun Dritter behauptet hat; andererseits könne sie auch die eingetretene Verjährung deshalb nicht einwenden, weil die bezüglich der Entschädigungen nach dem Oesterreichischen Privatrechte bestimmte dreijährige Frist hierfür erst von dem Augenblicke zu rechnen ist, wo der Beschädigte zur Kenntniss des Zusammenhanges seines Schadens mit dem denselben verursachenden Ereignisse bezw. Unfalle gelangt ist, was durch das erwähnte ärztliche Gutachten geschah; die Bahnanstalt ist dem Kläger daher den Ersatz seiner ordentlichen Bezüge, nicht aber des Meilengeldes zu leisten verpflichtet, weil sich das letztere nur als Entgelt für aussergewöhnliche Dienste bezw. Auslagen darstellt. Endlich ist das Schmerzensgeld den Vermögensverhältnissen des Beschädigten anzupassen und darf nie eine Bereicherungsquelle für ihn sein. (O.-G. Entscheidung, Röll'sche Sammlung Nr. 40.)

Braunkohlentarife von Böhmen nach Bayern.

Diese ermässigten Tarife sind am 1. November d. J. in Kraft getreten. Die Ermässigungen betragen je nach der Entfernung 6 bis 16 *M.* für den Wagen. So stellt sich der neue Frachtsatz von Brüx nach München (Centralbahnhof) auf 106 *M.* für den Wagen (gegen früher 118 *M.*), nach Nürnberg auf 83,3 *M.* (gegen früher 92,8 *M.*), nach Regensburg 82,3 *M.* (gegen früher 90,3 *M.*), nach Fürth 85,3 *M.* (gegen früher 94,3 *M.*) usw.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erhöhung des Bankzinsfusses in England auf 6 % verschärft die Geldknappheit, welche durch die Befriedigung über den Sieg der Demokraten in Amerika und die spätere Hinfälligkeit der Mac Kinley-Bill nicht gehoben wird. Dazu kam ein fühlbarer Rückgang früher stark gesuchter Bahnpapiere, insbesondere der Staatsbahn (212,75) und Südbahn (144) infolge der Abgabe von Berliner und Wiener Spekulanten, welche keineswegs als Blankoverkäufe, sondern als Lösung von Engagements erscheinen, die schon seit längerer Zeit bestehen. Dem folgte ohne besonderes Motiv Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2775), Carl Ludwigbahn (203,75), Nordwestbahn (219,75) und Elbethalbahn (231). Dessenungeachtet zeigt sich die allgemeine Lage ausserordentlich günstig für die Entwickelung des Eisenbahn-Aktienmarktes, da auch die Hoffnung auf die Ermässigung der Getreidezölle und auf die Vieheinfuhr nach Deutschland begründet ist.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft war am 7. d. Mts. durch 53 365 Aktien mit 1 852 Stimmen vertreten. Direktor Escher erläuterte eingehend die Vorschläge des Verwaltungsrathes, die alle einstimmig angenommen wurden. Die wichtigste Statutenänderung besteht darin, dass das Gesellschaftskapital von 68 auf 75 Millionen Francs und später bis auf 80 Millionen erhöht werden darf. Stimmrecht und Dividendengenuss dieser neuen Aktien beginnen mit 1. Januar 1893; bis zu diesem Zeitpunkte, an welchem die letzte Einzahlung eingefordert sein muss, wird der jeweilen einbezahlte Betrag einschliesslich des Aufgeldes zu 4½ % jährlich fest verzinst. Sofern die Generalversammlung von dem Vorbehalte Gebrauch macht, das Gesellschaftskapital über 75 Millionen hinaus zu erhöhen, geschieht dies mittelst Ausgabe von Stammaktien zu 500 Frcs.

Zu § 4 kam folgende wichtige Neuerung: Durch Beschluss der Generalversammlung kann den Inhabern von Prioritätsaktien Gelegenheit geboten werden, dieselben innerhalb bestimmter Zeit in Stammaktien umzuwandeln. Die in solcher Weise geschaffenen neuen Stammaktien erhalten mit dem Zeitpunkte der vollzogenen Umwandlung Stimmberechtigung, dagegen erst vom 1. Januar des darauffolgenden Jahres an Antheil am Reinertrage. Um das Stimmrecht der Grossaktionäre einzuschränken, heisst es nun in § 14: Keinesfalls darf ein einzelner Aktionär mehr als den 5. Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmrechte auf sich vereinigen. In zustimmendem Sinne wird im Protokoll von der Mittheilung des Verwaltungsrathes Vormerk genommen, dass er beabsichtige: a) den gegenwärtigen Stamm- und Prioritätsaktien ein Vorbezugsrecht auf die auszugebenden 14 000 Stammaktien in der Art einzuräumen, dass je auf 10 bisherige Aktien eine neue Aktie zum Kurse von 600 Frcs. übernommen werden kann; b) den Agioerlös (1 400 000 Francs), der hierdurch und durch bestmögliche anderweitige Verwerthung des nicht von den Aktionären übernommenen Theils dieser Aktienemission erzielt wird, zur theilweisen Deckung bevorstehender ausserordentlicher Ansprüche an die Jahresrechnung zu verwenden, als welche insbesondere die Aufbesserung der Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten ins Auge gefasst werden; c) die Einlagen in die „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals" gemäss den im Geschäftsbericht von 1888 kundgegebenen und durch die Generalversammlung gebilligten Ansichten fortzusetzen, bis die Rücklage den Betrag von 2 Millionen Francs erreicht haben wird, und dann zumal deren Liquidation zu Gunsten der Inhaber der bisherigen Aktien nach den beim gleichen Anlass aufgestellten Normen vorzunehmen.

Gotthardbahn.

In Art. 17 des Gotthardvertrages vom 15. Oktober 1869 behielten sich die Subventionsstaaten den Anspruch auf die Partizipation an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, dass die auf die Aktien zu vertheilende Dividende 7 % übersteigen sollte; gleichzeitig wurde bestimmt, dass in diesem Falle die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältniss ihrer Subsidien zu vertheilen sei. Der Fall einer solchen Zinsvertheilung an das Subventionskapital ist nunmehr eingetreten, indem laut Mittheilung der Direktion die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn-Gesellschaft am 30. v. Mts. die für 1889 zu bezahlende Dividende auf 7,4 % festgesetzt hat, wovon den Aktionären 7,2 % oder 36 Frcs. für die Aktie und 0,2 % oder im ganzen 68 000 Frcs. den Subventionsstaaten zufallen. Von dieser Summe beziehen: Italien 33 097,35 Frcs., Deutschland 18 053,10 und die Schweiz 16 849,55 Frcs.

Bahnprojekt Lauterbrunnen-Visp.

Das Konzessionsbegehren wurde dem Bundesrathe eingereicht und legt dasselbe in überzeugender Weise den Nutzen und die Rendite eines solchen Unternehmens dar. Es handelt sich um eine Schmalspurbahn, welche in Lauterbrunnen beginnt, mittelst eines etwa 4 650 m langen Tunnels unter dem

Breithorn nach der Simplonstation Visp führt und an die Zermatter Bahn anschliesst. Die Bahn hat eine Länge von 54,7 km und Steigungen bis 12,5 %. Wo die Verhältnisse es erfordern, wird die Zahnstange eingelegt. Die Bahn wird dem Fremdenverkehr zwischen den Touristencentren des Berner Oberlandes und den Fremdenplätzen im Wallis dienen und das Theilstück einer internationalen Linie Basel-Interlaken-Simplon-Novarra werden. Die Baukosten sind auf 15 Millionen veranschlagt.

Pilatusbahn.

Die Pilatusbahn hat am 18. Oktober den Betrieb eingestellt und in diesem Jahre im ganzen 268 184,20 Frcs. eingenommen, gegenüber von 299 154,90 Frcs. im Jahre 1889. Die Personenfrequenz betrug im Jahre 1889 37 317 und im letzten Jahre 36 854.

Genfer Schmalspurbahnen.

Die kilometrischen Kosten des etwa 75 km umfassenden Genfer Schmalspur-Bahnnetzes belaufen sich auf ungefähr 80 000 und ist in diesen Baukosten ein gut ausgerüstetes Rollmaterial inbegriffen. Da der Kanton Genf von verschiedenen Hügeln umgeben ist, musste man auf Steigungen von 5–6 % und auf Kurven bis zu einer Länge von 1 km rechnen. Es musste daher ganz besonders auf sehr gutes und solides Material beim Bau Bedacht genommen werden. Die Lokomotiven haben ein Leergewicht von 16 t und die Schienen wiegen 20 kg das Meter. Die Geleise haben eine Spurweite von 1 m. Die Anzahl der Züge schwankt auf den verschiedenen Linien an einem Tag zwischen 12 zu 24 nach jeder Richtung. Vom 1. Juni bis 31. August 1889 sind 23 km dem Verkehr übergeben worden, wovon 11 km zu den wenigst rentablen gehören. Der Waarenverkehr soll erst dann eröffnet werden, wenn die verschiedenen Linien unter sich verbunden sind. Im Laufe des ersten Halbjahres 1890 wurden weitere 15 km dem Betriebe übergeben; bis Ende 1890 werden noch weitere 20 km fertiggestellt und bis Ende Juni 1891 das ganze Netz vollendet sein. Verschiedene Linien interessiren auch die an den Kanton Genf angrenzenden Französischen Departements und zwar Genève-St. Julien, Genève-Ferney-Voltaire und Genève-Douvaine. Es betrugen die Einnahmen bis zum 31. Dezember 1889 110 800,60 Francs oder für 1 km 8 248 Frcs. Die Ausgaben beliefen sich auf 70 271,35 Frcs. oder 5 231 Frcs. für 1 km. Nach Ausbau des Netzes und wenn einmal alle die projektirten Neben- und Verbindungslinien demselben ihren Zufluss an Personen- und Waarenverkehr abgeben werden, wird dieses für den Kanton Genf und dessen Grenzbevölkerung so nützliche Unternehmen, das heute schon so befriedigende Resultate aufzuweisen hat, den dabei betheiligten Kapitalisten vollste Befriedigung gewähren.

Jura-Simplon Bahn.

In seiner Sitzung vom 7. d. Mts. in Bern hat der Verwaltungsrath das Protokoll der Unterhandlungen mit dem Schweizerischen Eisenbahndepartement, betreffend die Feststellung der Bilanz der fusionirten Gesellschaft, auf den 1. Januar 1890 ratifizirt. Das ausserordentliche Ausgabebudget für die dreijährige Periode 1891—1893 für Vermehrung des Rollmaterials und Vollendungsarbeiten wurde grundsätzlich genehmigt und das ausserordentliche Spezialbudget für 1891 definitiv gutgeheissen. Sodann beschloss der Verwaltungsrath den Ankauf der Bahn von Pont nach Vallorbes um die Summe von 1 120 000 Frcs. Auf den 29. d. Mts. wird eine ausserordentliche Generalversammlung nach Bern einberufen, um über die Erhöhung des Gesellschaftskapitals mit Rücksicht auf den erwähnten Ankauf Beschluss zu fassen.

Der Personenverkehr auf den Englischen Eisenbahnen.

Gegenüber dem öffentlichen Ansturm gegen die Höhe der Fahrpreise und gegen die Langsamkeit der Personenzüge sowie im Hinblick auf die jüngst in dieser Zeitung gemachten, bekämpften und vertheidigten Trommer'schen Vorschläge zur Tarifneubildung verlohnt es sich, aus der Fülle der dem internationalen Eisenbahnkongresse erstatteten Berichte der sehr beachtenswerthen Arbeit des Herrn Findlay, Generaldirektors der London and North Western Railway, zu gedenken. Herr Findlay berichtete über die Frage der Zusammensetzung der Personenzüge, namentlich mit Rücksicht auf die Zahl der einzustellenden Klassen und hat zu diesem Zweck Untersuchungen über die Verhältnisse des Personenverkehrs in England angestellt, welche wir in folgendem wiedergeben, ohne im übrigen auf die Verhandlungen und Schlüsse der Versammlung näher einzugehen.

Grösser und grösser werden — so leitet Findlay seinen Bericht ein — sowohl in England als auch auf dem Festlande die an die Eisenbahngesellschaften gestellten Anforderungen; man verlangt zugleich Ermässigung der Fahrpreise, erhöhte Fahrgeschwindigkeit, häufigere Fahrgelegenheit, bequemer ausgestattete Wagen und noch vieles andere. Man möchte eben die Aktionäre zu der ehrenvollen aber wenig einträglichen Rolle von Menschenfreunden, welche ihr Kapital nicht zum eigenen, sondern zum Nutzen der Gesammtheit verwenden, herabdrücken.

Vor 1872 führten in England die Eil- und Schnellzüge nur Wagen I. und II. Klasse; die Reisenden III. Klasse waren auf sehr langsam fahrende Personenzüge angewiesen und mussten sich mit ungepolsterten Sitzen begnügen. Zwar hatten schon 1869 gewisse Gesellschaften angefangen, Wagen III. Klasse in Züge, welche solche vorher nicht führten, einzustellen, aber erst nachdem die Midland-Eisenbahn im April 1872 die Reisenden III. Klasse in alle ihre Züge zugelassen hatte, sahen sich die andern grossen Gesellschaften gezwungen, ihrem Beispiele zu folgen. Am 1. Januar 1875 liess alsdann die Midland-Eisenbahn die II. (oder eigentlich die III.) Klasse eingehen und setzte den Fahrpreis der I. Klasse von 12,9 Cts. für das Kilometer auf 9,7 Cts. (also auf den Preis der aufgehobenen II. Klasse) herab; die anderen Gesellschaften behielten die drei Klassen bei, ermässigten aber ihre Tarife auf 9,7 Cts. in der I. und 8,1 Cts. in der II. Klasse.

Um von dem Ergebniss der getroffenen Aenderungen Rechenschaft zu geben, hat Findlay zwei von der London und Nordwestbahn gelieferte Zahlenzusammenstellungen zu Grunde gelegt, von denen die eine den Zeitraum von 1860 bis 1872, die andere von 1873 bis 1888 umfasst; als Durchschnitt dieser Zifferreihen ergibt sich, dass die auf 1 Zugkm entfallende Einnahme in der I. Klasse von 1,08 auf 0,55 Frcs. und in der II. Klasse von 1,16 auf 0,41 Frcs. gefallen, dagegen in der III. Klasse von 1,14 auf 1,83 Frcs. gestiegen ist. Aber auch andere Gründe, als die Zulassung der Reisenden III. Klasse zu allen Zügen, haben während der letzten 15 Jahre zum Rückgang des Ertrages aus dem Personenverkehr beigetragen. Zunächst ist die Fahrgeschwindigkeit, besonders der Eilzüge auf den grossen Durchgangslinien, ganz erheblich erhöht worden, wodurch der Kohlenverbrauch grösser, die Unterhaltung kostspieliger, der Oberbau stärker und die Signale vollkommener werden mussten; alsdann sind die Abmessungen und das Gewicht der Wagen im Interesse der Bequemlichkeit der Reisenden erhöht worden, die todte Last für den Platz ist beispielsweise bei den Wagen III. Klasse von 200 auf 260 kg, bei den gemischten Wagen I. und II. Klasse von 300 auf 420 kg gestiegen. Die Entwickelung der Prachtwagen, Waschvorrichtungen, Aborte usw., auch das Bestreben der Reisenden nach Vereinzelung haben zur Vergrösserung des todten Gewichts beigetragen; infolge dessen hat auch die Zugkraft der Maschinen wachsen müssen, ihr Gewicht ist von 27,5 auf 46 t gestiegen. Die grossen Züge sind 2 oder 3 Mal schwerer als 1863; die Zerlegung von Zügen ist häufiger geworden. Um Zeit zu gewinnen lässt man die Hauptzüge an den Zwischenstationen nicht mehr halten und muss deshalb andere Züge für diesen Zweck einlegen.

Wenn man die Roheinnahmen der drei Klassen bei der London und Nordwestbahn in den Jahren 1871 und 1888 vergleicht, so ergibt sich für die I. Klasse eine Verminderung um 27 %, für die II. Klasse eine solche von 59 %, für die III. Klasse aber eine Vermehrung von 151 % und für die Gesammtheit eine solche von 28 %, während sich das Gesellschaftskapital um 45 % erhöht hat. Die Zahl der geleisteten Personenkilometer ist um 56 %, also doppelt so stark wie die Einnahme gestiegen, die Zahl der verfügbaren Plätze hat aber um 76 % zugenommen, so dass die Ausnutzung weniger gut geworden ist.

Um die Veränderungen des Reinertrages jeder Klasse festzustellen, hat Findlay zunächst die Betriebsausgaben auf den Personen- und Güterverkehr vertheilt und dadurch nebenbei festgestellt, dass der Reinertrag der beiden Verkehrsarten ungefähr den bezüglichen Roheinnahmen entspricht; darauf hat er die Betriebsausgaben auf die drei Klassen nach Maassgabe der in den Zügen zur Verfügung gestellten Plätze vertheilt und auf diese Weise gefunden, dass der Reinertrag der I. Klasse von 47 % im Jahre 1871 auf 8 % in 1888, der II. Klasse von 48 auf 27 % und der III. Klasse von 64 auf 58 % gefallen ist; das Sinken des Ertrages der III. Klasse ist geringer wie das der beiden anderen Klassen, weil die Fahrpreise III. Klasse nicht ermässigt wurden.

Die verminderte Ertragsfähigkeit des Personenverkehrs ergibt sich auch daraus, dass sich die Betriebslänge des Netzes von 1870 bis 1888 um 45 %, die Zahl der geleisteten Zugkilometer um 61 %, der Kohlenverbrauch sogar um 142 %, die Zahl der beförderten Personen nur um 87 % und die Einnahme nur um 44 % vermehrt haben. Mit dem Kohlenverbrauch, welcher 1870 genügte, um 100 Reisende zu befördern, können 1888 nicht mehr als 78 befördert werden. Findlay führt als Beispiel an, dass Züge mit einem Gewichte bis zu 263 t gebildet würden.

Wenn die angeführten Zahlen sich auch nur auf die Ergebnisse der London und Nordwestbahn stützen, so finden sie doch ihre Bestätigung in denjenigen der Midland-, der Great Northern- und der Great Western-Eisenbahn. Der Englische Statistiker Haggard hat unter Zugrundelegung der Angaben dieser 4 Gesellschaften eine Reihe von Berechnungen angestellt, welche ihn zu dem Schlusse kommen lassen, dass infolge des ganz vorherrschend gewordenen Verhältnisses der Reisenden der III. Klasse die Vermehrung der Einnahmen den Gesellschaften weniger eingebracht hat, als die mehrgeleisteten Zugkilometer gekostet haben. Price Williams, ein anderer Englischer Statistiker, leitet aus den Rechnungen der London und Nordwestbahn als Ergebniss ab, dass die in den Verkehrsbedingungen eingetretenen Veränderungen den aus der I. und II. Klasse besonders auf langen Strecken herrührenden Ertrag fast gleich Null gemacht haben.

Aus alledem geht hervor, dass sich der Ertrag des Personenverkehrs auf den Englischen Bahnen beständig vermindert, und dass einzig und allein die niedrigen Preise der Verbrauchsgegenstände, besonders der Kohle*), sowie andere günstige Umstände den Hauptgesellschaften gestattet haben, die Höhe des vertheilten Gewinnes aufrecht zu erhalten. Die Englischen Gesellschaften sind schrittweise dazu verleitet worden, den Reisenden mehr und mehr Zugeständnisse zu machen, ohne dass ihnen die Entwickelung des Verkehrs einen genügenden Ausgleich gebracht hätte. Es ist das eine Folge des rasenden Wettbewerbs, welchen sie sich in den meisten Verkehrsbeziehungen machen, sowie auch der etwas übertriebenen Eigenliebe, welche jede von ihnen dahin führt, einer Nebenbuhlerin, die das Beispiel dieser oder jener schlecht zu rechtfertigenden Schwachheit gegeben hat, zu folgen oder sie sogar zu übertreffen. So ist man in vielen Fällen dahin gelangt, die Züge ohne Maass und Ziel zu vermehren und der Bevölkerung derselben Stadt zwei oder drei Zugverbindungen zu derselben Stunde, nach demselben Bestimmungsort und zum gleichen Preise zu bieten. Während des grössten Theils des Jahres übersteigen wenigstens die zur Verfügung gestellten Plätze weit das vorhandene Bedürfniss; die Züge befördern nur einige Personen und decken kaum ihre Kosten.

Wie aber dem Uebel abhelfen? Es gibt in England kein Mittel mehr, den Personenverkehr schneller zu steigern, als es die Vermehrung der Bevölkerung mit sich bringt, abgesehen vielleicht von Vorortlinien, sowie von Ortsveränderungen nach Seebädern und Ausflugspunkten; bei dem eigentlichen Verkehr auf lange Strecken helfen weder Preisermässigungen noch andere Annehmlichkeiten zu einer erheblichen Vermehrung, denn man unternimmt im allgemeinen keine langen Reisen ohne zwingende Gründe.

Findlay empfiehlt den Englischen Gesellschaften, sich untereinander zu verständigen, um den Wettbewerb, welchen sie sich gegenseitig machen, auf vernünftige Grenzen zurückzuführen, und die Einnahmen, welche sie sich streitig machen könnten, nach vereinbarten Grundsätzen zu theilen. Derartige Abmachungen bestehen in allen Ländern der Welt und sie sind das beste Mittel, um den Gesellschaften die Einschränkung der überflüssigen Ausgaben zu gestatten. Es ist unmöglich, an fernere Zugeständnisse zu denken, da sie bereits alles, was dem Reisenden wirklich Annehmlichkeit bereitet, umfassen; auch müsste man wenigstens die, welche einen wirklichen Prachtaufwand ohne jeden Nutzen darstellen, etwas beschränken und besonders in Zukunft alle neuen Uebertreibungen vermeiden.

Kr.

*) Der Bericht wurde bereits zu einer Zeit erstattet, als die Ausstände der Bergwerksarbeiter die Kohlenpreise noch nicht zu der jetzigen Höhe hinaufgeschraubt hatten.

Die Niederländische Südafrikanische Eisenbahngesellschaft.

Diese in Amsterdam domizilirte Eisenbahngesellschaft emittirt soeben auf Grund des Generalversammlungsbeschlusses vom 16. August 1890 und der Konzession der Südafrikanischen Republik vom 25. Juni 1890 ein 4 % Anlehen von 15 000 000 fl. Holländische Währung, eingetheilt in 15 000 Schuldverschreibungen zu 1 000 fl. Holl.

Der Erlös des Anlehens ist bestimmt:

a) zur Fertigstellung der Eisenbahn von der Portugiesischen Landesgrenze, anschliessend an die Delagoabay - Linie in der Richtung des Krokodilflusses nach dem Nelspruit,
b) zur Fortsetzung dieser Eisenbahnlinie nach Pretoria-Johannesburg und dem Vaalflusse,
c) zum Bau einer Zweiglinie von der unter a gedachten Linie nach Barberton.

Die Gesellschaft ist berechtigt, behufs Herstellung der vorbezeichneten etwa 620 km langen Eisenbahnlinien 6 000 £ oder 72 000 fl. Holl. für das Kilometer in Aktien oder Obligationen auszugeben, welche von dem Regierungskommissar gegengezeichnet und von der Südafrikanischen Republik garantirt werden. Die Gesellschaft darf diesen Betrag mit Genehmigung der Regierung der Südafrikanischen Republik überschreiten, wenn die Nothwendigkeit dazu erwiesen ist.

Die sämmtlichen vorbezeichneten Linien sind, abgesehen von unvorhergesehenen Umständen, spätestens am 31. Dezember 1894 dem Verkehr zu übergeben, mit Ausnahme der Linie, welche Pretoria mit Johannesburg verbindet. Diese Linie muss binnen 6 Monaten, nachdem der Transport auf der Bahn des Oranjefreistaats bis und über den Vaalfluss oder der Transport auf der Bahn Delagoabay-Pretoria begonnen ist, in Betrieb genommen werden.

Ausser dem gegenwärtig zur Emission gelangenden Anlehen hat die Eisenbahngesellschaft im Jahre 1887 6 000 000 fl. Holl. 5 % und in den Jahren 1889/1890 5 878 000 fl. Holl. 4 % Obligationen, welche gleichfalls von der Regierung der Südafrikanischen Republik garantirt sind, ausgegeben. Der Erlös der 5 % Obligationen ist zum Bau der Bahn von der Portugiesischen Grenze bis nach dem Nelspruit verwendet und mit dem Erlöse der 4 % Obligationen ist eine Trambahn von Boksburg über Johannesburg nach Krugersdorp und eine Trambahn nach dem Boksburger Kohlengebiete gebaut. Diese Trambahnen sind theilweise seit dem 17. März d. J. in Betrieb.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist laut Generalversammlungsbeschluss vom 16. August 1890, genehmigt durch Königliche Entschliessung vom 1. September 1890, auf 11 000 000 Gulden Holländisch festgesetzt, wovon 5 000 000 fl. Holl. ausgegeben und voll bezahlt sind. Von den ausgegebenen Aktien hat die Regierung der Südafrikanischen Republik 1 500 000 fl. Holl. für eigene Rechnung übernommen.

Die noch nicht begebenen 6 000 000 fl. Holl. sollen in zwei Serien à 3 000 000 fl. Holl. ausgegeben werden. Die Aktien der Gesellschaft sind seitens der Regierung der Südafrikanischen Republik mit einer unmittelbaren Garantie ausgestattet und zwar die zuerst ausgegebene Serie von 2 000 000 fl. Holl. für eine jährliche Rente von 6 % und die zweite Serie von 3 000 000 fl. Holl. für eine jährliche Rente von 4½ %. Die Gesellschaft hat bisher, der Konzession gemäss, die garantirte Dividende vorschussweise gezahlt.

Die Regierung der Südafrikanischen Republik hat zur Kontrole des Unternehmens der Eisenbahngesellschaft zwei Kommissare und zwei Stellvertreter bestellt, bei der lokalen Verwaltung der Gesellschaft in der Republik und in Holland. Die Kommissare sind berechtigt, allen Sitzungen der Verwaltungsorgane und den Generalversammlungen beizuwohnen, und führen die unbeschränkte Aufsicht über alle Geschäfte der Eisenbahngesellschaft. Sie sind befugt, zu jeder Zeit die Bücher und die Kassen der Gesellschaft zu revidiren.

Nach Inhalt des Prospekts sind die budgetmässigen Einnahmen des Staates fortgesetzt steigende gewesen, und weist das Budget im letzten Jahre einen Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von etwa 350 000 £ auf. Der Etat für 1890 schliesst mit einem Ueberschuss von 311 000 £ ab. Im Zusammenhang mit diesen günstigen Finanzverhältnissen haben sich bei der Transvaalrepublik disponible Fonds im Betrage von fast 900 000 £ angesammelt. Nach endgültiger Vollendung der konzessionirten Bahnen wird sich die Zinsgarantie des Staates nach dem Voranschlage auf ungefähr 170 000 £ für das Jahr belaufen, wodurch die gesammte Zinsgarantie durch die gegenwärtigen Ueberschüsse der Staatseinnahmen mehr als gedeckt erscheint. Es wird uns noch mitgetheilt: Die Zinsgarantie werde unter Umständen entbehrlich werden, wenn die Eisenbahnen erst voll im Betriebe sind, denn durch den Eisenbahnbau werden nicht nur die Wege nach der Küste um riesenhafte Entfernungen abgekürzt, sondern die Art des jetzigen Verkehrs erfährt eine so durchgreifende Veränderung, dass die Rückwirkung derselben auf die Ausdehnung des Verkehrs nicht bezweifelt werden kann. Allein die Entfernung von Johannesburg nach der Delagoabay ist mit der Bahn um 500 km kürzer als die Entfernung von Johannesburg nach Port Elizabeth über Bloemfontein, und ist deshalb mit Sicherheit zu erwarten, dass die Delagoabay, welche den besten Hafen an der Südostküste von Afrika besitzt, für den weitaus grössten Theil des Imports und Exports benutzt werden wird, und dass infolge dessen dieser Verkehr über die ganze Länge der Eisenbahn geführt werden wird.

Aus Nordamerika.

Kanada.

Die im Oktober 1889 in Bau genommene, von der Kanadischen Regierung unterstützte Chignecto - Schiffseisenbahn (vergl. Nr. 13 S. 146 d. Ztg.) soll konzessionsmässig im Jahre 1891 fertiggestellt sein; es sind indessen beim Grundbau der Docks Verzögerungen vorgekommen, welche die Gesellschaft veranlasst haben, eine Verlängerung der Baufrist nachzusuchen. Das Kanadische Parlament zeigt wenig Nei-

gung, die Fristverlängerung zu bewilligen. Nach neuerlichen Mittheilungen des mit dem Unternehmen betrauten Ingenieurs H. G. C. Ketchum sind von den 27,37 km Länge 22,54 km bis zur Schienenlegung vorbereitet, auch die erforderlichen Schienen (im Gewichte von 55 kg auf 1 m) sämmtlich geliefert. Die Wasserdruck-Maschinen befinden sich im Bau, die meisten auch bereits an Ort und Stelle zur Aufstellung bereit, sobald das Mauerwerk der Schiffshebebecken vollendet ist; die Docks an den beiden Endpunkten kosten ebenso viel wie die Bahn selbst, sie haben aber auch nur in dem Victoriadock in London, sowie in den Docks von Malta, Bombay und San Franzisco ihres gleichen auf der Welt. Der Uebergang vom Meere auf das Land findet in folgender Weise statt: in dem Hebebecken befindet sich eine gewissermaassen als Fahrstuhl dienende, schwimmende Gitterplatte, welche den Schiffswagen aufnimmt und mit diesem auf den Grund gesenkt wird. Nachdem alsdann das Schiff so herbeigeführt ist, dass es gerade über dem Wagen schwimmt, wird die Gitterplatte mit dem Wagen soweit gehoben, dass letzterer den Kiel des Schiffes erreicht; ist dieses nun auf dem Wagen befestigt, so wird die Gitterplatte mit ihrer Last bis zur Höhe der Schienen gehoben, worauf der Wagen mit dem Schiff vermittelst einer Wasserdruck-Maschine auf das Geleise des festen Landes geführt wird. Wenn der Schiffswagen mit seiner Last durch zwei mächtige Maschinen über die Landenge gezogen ist, lässt man ihn auf die Gitterplatte gleiten und versenkt sie soweit, bis das Schiff wieder schwimmt. Der ganze Vorgang des Hebens, der Landbetörderung und der Wiedereinsenkung nimmt nur 2 Stunden in Anspruch.

Die Tarife sind dem Wesen der zu befördernden Lasten angepasst und so gestellt, dass sie sowohl die Schiffe zur Benutzung der Bahn anlocken, als auch der längern Linie der Prinz Edward-Insel in den Vereinigten Staaten erfolgreichen Wettbewerb machen können; sie werden je nach dem Tonnengehalt der Schiffe auf fallender Grundlage (durchschnittlich 67,5 Cts. für die Tonne) erstellt und wie bei den Kanälen nach Tonne, Scheffel, Stückfass usw. berechnet.

Noch ist die Chignectobahn nicht vollendet und schon wird der Entwurf für eine zweite Schiffseisenbahn vom Huronensee nach Toronto am Ontariosee bekannt; diese 69 Meilen lange Linie erspart 400 Meilen Fahrt auf den grossen Seen und 28 Meilen Kanalfahrt von den Seen bis Montreal. Ausserdem würde aber das aus den Kanadischen Nordwestprovinzen zur Ausfuhr kommende Getreide bei der Wahl des Weges auf dem St. Lorenz anstatt über Buffalo bei den frischeren Winden fernere 3 Tage Fahrt ersparen. Der höchste Punkt der Bahn liegt 664 Fuss über dem Spiegel des Ontariosees, die stärkste Steigung jenseits der Bergkette beträgt 30, diesseits 20 Fuss auf 1 Meile. Die Bahn, deren Schienen 100—110 Pfund auf 1 Yard wiegen, erhält 3 Geleise mit der gewöhnlichen Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll, und soll vermittelst drei mächtiger Lokomotiven ein Schiff von 2000 t (einschl. Ladung) mit einer Geschwindigkeit von 10 Meilen in der Stunde befördern, so dass die ganze Strecke in 7 Stunden zurückgelegt wird. Die Anlagekosten sind auf etwa 12000000 Dollar veranschlagt, also ungefähr halb so hoch wie für einen ebenso leistungsfähigen Kanal.

Vereinigte Staaten.

Nach „Poor's Manual" bestand das Eisenbahnnetz Ende 1889 aus 161397 Meilen (259850 km), von denen 5751 Meilen im Laufe des Jahres eröffnet worden sind; an Anlagekapital waren hierauf 9680942249 D. (311543295 D. oder 3,3% mehr als 1888) verwendet, und zwar waren hiervon 4495009318 Dollar (+ 1¼ %) Antheilscheine, 4828356711 D. (+ 4¼ %) Schuldverschreibungen und 357447160 D. andere Schulden. Befördert wurden im Laufe des Jahres 495124764 (+ 40000000) Personen und 619135237 (+ 30000000) t Güter. Die Einnahmen beliefen sich für 152745 Meilen, unter denen sich auch die Hochbahnen von Newyork und Brooklyn befinden, auf 1003736596 D., von denen nach Abzug der Ausgaben noch 322284986 (+ 20653935) Dollar als Reinertrag verblieben; der Aufschwung der Einnahmen ist besonders fühlbar westlich vom Mississippi und östlich vom Felsengebirge, dagegen haben in den Kohlenbecken und in engmaschigen Eisenbahnnetzen neueröffnete Linien den älteren Bahnen einen Theil ihres Verkehrs entzogen. Im Verhältniss zum Anlagekapital betragen die Roheinnahmen 10,4%, der Reinertrag 3,3% gegen 3,2% in 1888, 3,9% in 1887, 3,7% in 1886 und 3,4% in 1885.

Nach einer Aufstellung des Bundes-Verkehrsamtes (Interstate Commerce Commission) bestand das Eisenbahnpersonal der Vereinigten Staaten am 30. Juni d. J. aus 704743 Köpfen, also 4,59 auf 1 Meile Betriebslänge im ganzen dürften sich etwa 3000000 Personen, d. i. der 22. Theil der Gesammtbevölkerung der Vereinigten Staaten, von dem Eisenbahngewerbe nähren. Von den genannten 704743 Beamten sind 4739 Oberbeamte, 20817 Angestellte der leitenden Verwaltungen, 24171 Stationsbeamte, 58037 Stationsunterbeamte, 30217 Lokomotivführer, 31993 Heizer, 20953 Zugführer, 55160 andere Zugbeamte, 25214 Werkmeister, 33244 Werkführer, 75959 andere Handwerker, 25539 Bahnmeister, 145401 andere Bahnerhaltungsbeamte, 33044 Weichen-, Signal- und Bahnwärter, 16937 Telegraphisten und Kanzlisten, 87078 andere Beamte, endlich 16240 Beamte ohne besondere Befugnisse.

Behufs Herstellung einer Statistik hat das Bundes-Verkehrsamt beschlossen:

1. dass die verschiedenen Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten, sowie diejenigen Eisenbahngesellschaften der angrenzenden Länder, welche an dem Verkehr von einem Punkte nach jedem andern Punkte der Vereinigten Staaten, oder von einem Punkte des Inlandes nach dem Auslande, oder vom Auslande nach einem Punkte des Inlandes betheiligt sind, ersucht werden sollen, dem Bundesamt sofort nach dem 30. Juni 1890 und vor dem Jahresbericht eine Uebersicht einzureichen, welche die Roheinnahmen, die Betriebsausgaben, die Ausgaben für andere Zwecke einschl. des Gewinnes der Antheilscheine und Schuldverschreibungen für das am 30. Juni 1890 beendigte Jahr, endlich die Meilenzahl der neu gebauten Bahnen nebst ihren Baukosten zu dem genannten Zeitpunkte ersehen lässt;

2. dass die genannten Eisenbahngesellschaften ersucht werden, vom 30. Juni 1890 ab dem Bundesamt allmonatlich möglichst bald nach Ablauf des Monats eine den verflossenen Monat betreffende Uebersicht, welche die unter 1 genannten Angaben enthält, einzureichen.

Infolge der jüngsten Arbeitsausstände hat die Newyork Centralbahn an ihre Dienstvorstände folgendes Rundschreiben erlassen: „Der jüngste Arbeitsausstand, die dabei vorgekommenen Gesetzesübertretungen, die Uebereinstimmung zwischen den Leitern des Ausstandes und schliesslich die Thatsache, dass eine grosse Anzahl Leute, die jetzt ihre Wiedereinstellung nachsuchen, erklären, sie hätten nur aus Furcht vor eigener Körperverletzung die Arbeit niedergelegt und deren Wiederaufnahme nicht gewagt, veranlassen die Verwaltung der Gesellschaft, die Theilnahme ihrer Beamten an der unter dem Namen ‚Ritter der Arbeit' (Knights of Labor) bekannten Einrichtung zu verbieten, weil die Mitgliedschaft dieser Einrichtung mit einer treuen und nützlichen Dienstleistung gegen die Gesellschaft unvereinbar ist und auch die Erfüllung der den Reisenden und Verfrachtern schuldigen Pflichten verhindert."

Die Strassenbahnen der Vereinigten Staaten und Kanadas haben eine Gesammtausdehnung von 8652,5 Meilen, und zwar sind 5902,5 für Pferde-, 1753 für elektrischen, 556 für Dampf- und 441 Meilen für Seilbetrieb eingerichtet. Besonders bemerkenswerth ist hierbei die schnelle Entwickelung der elektrischen Bahnen.

Dem Amerikanischen Kongress ist ein Gesetzentwurf, betreffend die Verbindung von Staten Island mit Long Island durch einen Tunnel unter der Bucht von Newyork, vorgelegt worden. Dieser Tunnel, welcher die Bucht an der etwa 2,5 Meilen messenden engsten Stelle kreuzen soll, wird den an der Küste von Jersey mündenden grossen Bahnen gestatten, ihren Endbahnhof durch eine etwa 6 Meilen lange Verbindung bis Brooklyn vorzuschieben.

Als Ersatz für die Blockstationen hat man — wie der „American Machinist" mittheilt — ein Lokomotivtelephon erfunden, dass auch bei praktischen Versuchen befriedigende Ergebnisse gezeitigt haben soll. Die Vorrichtung besteht in einer zwischen die Schienen reichenden und von einem elektrischen Strom durchquerten einfachen Eisenstange, welche sich mit einer auf der Maschine befestigten Bürste in beständiger Stromverbindung (Kontakt) befindet. Sobald nun 2 einander entgegenfahrende Lokomotiven noch 1 oder 2 km Entfernung zwischen sich haben, gerathen die Läutewerke in lebhafte Bewegung und die Lokomotivführer halten die Züge sofort an.

Ueber den Ursprung der Gepäckscheine in Amerika lässt sich das „Journal des Transports" eine hübsche Geschichte erzählen, nach welcher der Englische Geiger John Palmer der Erfinder der jetzt in Amerika üblichen Gepäckschein-Einrichtung sein soll. Bei seinen Musikabenden führte er 1850 in Burlington behufs schneller Unterscheidung der den Besuchern gehörigen Ueberröcke, Stöcke, Schirme usw. Doppelnummern ein, von denen die eine Hälfte der Kleiderwärter behielt, während die andere Hälfte dem Besucher übergeben wurde. Beamte der Marschall-Eisenbahn, welche die Musikabende besuchten, beobachteten die Einrichtung und führten sie zunächst auf der eigenen Bahn ein, von wo sie sich in schnellem Fluge über ganz Nordamerika ausbreitete.

Auf Veranlassung des Vorstandes der Forstabtheilung im Ackerbaudepartement hat der in demselben angestellte Ingenieur Russell Tratman einen „vorläufigen Bericht über den Ersatz der Holzschwellen durch Metallschwellen beim Eisenbahn-Oberbau" veröffentlicht. Dem wahrscheinlichen Einwande, dass das Ackerbaudepartement mit den Eisenbahnen nichts gemein habe, begegnet Tratman mit dem Hinweis, dass dasselbe bei den be-

unruhigenden Fortschritten der Entholzung der Vereinigten Staaten dem Ersatz des Holzes durch Metall mit regem Interesse folgen müsse. Nach einem geschichtlichen Rückblick auf die von ihm behandelte Frage kann der Verfasser seine Verwunderung nicht unterdrücken, dass die sonst so eifrig die Eisenbahnwissenschaft verfolgenden Amerikanischen Ingenieure ihre Aufmerksamkeit bisher noch gar nicht der Frage der Metallschwellen, welche sowohl hinsichtlich der wahren Sparsamkeit als auch bezüglich des Werthes der Geleise hohe Beachtung verdiene, zugewendet hätten. Die Stahlquerschwelle empfehle sich für jedes Hauptgeleise mit starkem und Schnellzugsverkehr und dürfe nicht nur als Aushilfsmittel für den Fall, wenn das Holz zu selten und zu theuer ist, betrachtet werden.

Der Verfasser bespricht hierauf die Anwendung und Erfolge der Metallschwellen in England, Holland, Deutschland, Oesterreich, der Schweiz, Indien, Australien sowie Argentinien und fährt dann fort: Die Amerikanischen Erfinder sind nicht unthätig gewesen, aber ihre Anstrengungen wurden, obwohl die Gesellschaften der Bosten and Maine-, der Maine Central-, der Long Island-, der Newyork Central- und der Pennsylvania-Bahn Versuche anstellten, seitens der Eisenbahningenieure nicht durch den erwarteten Erfolg belohnt. Es unterliege keinem Zweifel, dass es möglich ist, eine Metallschwelle zu verfertigen, die in jeder Beziehung der Holzschwelle überlegen ist; nur müsste sich der Preis der Metallschwelle in solchen Grenzen halten, dass dieselbe bei ihrer grösseren Dauer und den geringeren Unterhaltungskosten billiger für die Eisenbahnen zu stehen kommt. Indessen beschäftigt man sich in den Vereinigten Staaten hauptsächlich mit den Kosten der ersten Anlage, ohne viel an die Zukunft zu denken; es trägt eben meist die Billigkeit des Kaufpreises über die wirkliche Sparsamkeit den Sieg davon und die Erfinder werden deshalb nur zu oft dazu verleitet, die Festigkeit, die Dauer und die Sicherheit der Billigkeit zu opfern.

Mexiko.

Am 16. September d. J. hat der Präsident der Republik, General Porfirio Diaz, bei Eröffnung des Kongresses eine Botschaft verlesen, in der über das Verkehrswesen folgende Angaben gemacht sind:

Die schnelle Entwickelung des Eisenbahnnetzes hat keine Unterbrechung erfahren; seit 6 Monaten sind viele Fortschritte gemacht worden, und zwar hat die Interozeanische Eisenbahngesellschaft Vera-Cruz-Acapulco die Strecke Perote-Jalapa und Altixco-Matamoros-Izucar eröffnet, die Gesellschaft der Eisenbahn von Monterey nach dem Golf hat bereits 349 km ihrer Linie im Betriebe, ferner ist die Zweigbahn Ometusco-Pachuca der Vera-Cruzlinie vollendet worden. Auf den im Bau befindlichen Linien, besonders Puebla-Oaxaca, Chiapas-Tabasco, Merida-Calkini und der Tehuantepecbahn werden die Arbeiten mit grosser Thätigkeit gefördert; die Tlalmanalco-Eisenbahngesellschaft hat ihre Linie bis zum Anschluss an die Interozeanische Bahn bei Amecameca vollendet. Endlich haben verschiedene Gesellschaften ihre Neubaulinien im letzten Jahre in Angriff genommen. Seit April d. J. sind 548 km neuer Bahnen vollendet, so dass die Gesammtlänge des Netzes jetzt 9 399 km beträgt. Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Begriff der Amtspflichtverletzung.** — § 164 des R.-Strf.-G.-B. — Aus den Entscheidungsgründen: „Als eine Amtspflichtverletzung im Sinne des § 164 des R.-Strf.-G.-B. ist nicht blos die Verletzung einer besonderen Amtspflicht oder eine im Amte begangene Verfehlung zu betrachten, sondern ebenso auch ein ausser dem Amte bewiesenes Verhalten, durch welches der Beamte sich der Achtung, des Ansehens oder des Vertrauens, welches sein Beruf erfordert, unwürdig zeigt." (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 8. November 1889; Jurist. Wochenschr. 1889 S. 470.)

Bücherschau.

Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangskurven. Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bearbeitet von Sarrazin und Oberbeck. 5. Auflage. Berlin 1890, bei Julius Springer. Preis: geb. 3 *M.*

Das Ziel, welches die Verfasser der bekannten „Kurven-Tabellen" sich in erster Linie gesteckt hatten, die allgemeine Einführung der sogenannten Uebergangskurven in den Eisenbahnbau durch die Veröffentlichung bequemer Tabellen anzubahnen und zu sichern, ist heute bereits in weitestem Umfange erreicht. Zwar war die Einlegung von Uebergangskurven zwischen die geraden und die Kreisbögen auch früher bei manchen Bahnverwaltungen in der „Anweisung zur Verlegung des Oberbaues" vorgesehen; es blieb aber vielfach bei der „Anweisung", weil deren Befolgung neben der Absteckung der Kreisbögen noch besondere Berechnungen und Vermessungen erforderte, sich also sehr umständlich gestaltete. Erst die von Sarrazin und Oberbeck berechneten Tabellen gestatteten, die Kreisbögen **mit** den anschliessenden Uebergangskurven von einer und derselben Achse aus und durch eine und dieselbe Vermessung in gleich einfacher Weise abzustecken, wie dies bis dahin bei den Kreisbögen **ohne** Uebergangskurven der Fall gewesen war. Seitdem sind jene „Anweisungen" mit ihren verwickelten Formeln und Zahlen, die gleichwohl nur Stückwerk bieten konnten, meist verschwunden und an ihre Stelle ist die weit einfachere und sicherere Benutzung des nunmehr bereits in 5. Auflage vorliegenden „Taschenbuchs" getreten. Dasselbe ist bei den Deutschen Eisenbahnen wohl ausnahmslos eingeführt, ebenso bei den Schweizerischen Bahnverwaltungen. Auch auf den Italienischen Bahnen hat es seit kurzem Eingang gefunden und zwar durch die im vorigen Jahre von dem Ingenieur L. Gradara in Turin besorgte Italienische Ausgabe (Turin, Verlag von E. Loescher). Nur bei den Oesterreichischen Bahnen scheint man sich das Buch auffallenderweise noch nicht zu Nutze gemacht zu haben, sondern das Stückwerk der „Anweisungen" noch weiter zu pflegen. Wenigstens muss man das aus gelegentlichen Veröffentlichungen in Oesterreichischen Fachblättern schliessen, in denen die Einschaltung von Uebergangskurven in einer Weise theoretisch behandelt wird, als ob man es mit einer ganz neuen, noch nicht in die Praxis eingeführten Sache zu thun habe. So beispielsweise in der „Wochenschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins", 1887, S. 119, in dem „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt", 1890, S. 1553 und 1953.

In dem erstgenannten Aufsatze heisst es: „Das Streben, aus der Geraden . . . den Uebergang zur Kurve . . . derartig zu vermitteln, dass ein krasser Uebergang vermieden wird, wurde bis heute durch Einschaltung grösserer Radien bewirkt", — ein Satz, der in Verbindung mit der Thatsache der Veröffentlichung in diesem in Oesterreich sehr verbreiteten Fachblatte der Vermuthung Raum gibt, dass einem grösseren Kreise Oesterreichischer Bahningenieure das Taschenbuch von Sarrazin und Oberbeck, vielleicht sogar die auf anderen Bahnen längst allgemein gebräuchlichen Uebergangskurven selbst noch unbekannte Dinge sind.

In betreff der vorliegenden 5. Auflage sei nur noch erwähnt, dass die für die Nebenbahnen neuerdings gestattete Fahrgeschwindigkeit bis zu 40 km in der Stunde (bisher 30 km) schon Berücksichtigung gefunden hat, und dass die Tabellen für die Schienenüberhöhung in Kurven dementsprechend geändert und vervollständigt sind.

Einer besonderen Empfehlung des verdienstlichen Buches bedarf es im übrigen an dieser Stelle nicht mehr, zumal auch der Umstand, dass nach Ablauf von nur 2½ Jahren bereits wieder eine neue Auflage nöthig geworden ist, ausreichend für seine Güte und Brauchbarkeit spricht. Z.

Von München nach Glasgow von A. Brunner. Von den in den letzten 4 Nummern unserer Zeitung zum Abdruck gekommenen, vielseitiges Interesse bietenden Aufsätzen, betitelt: „Von München nach Glasgow", hat der Herr Verfasser Sonderabzüge herstellen lassen, welchen eine Tafel beigegeben ist, auf welcher die maassgebenden Englischen Lokomotiven in $1/_{100}$ der natürlichen Grösse dargestellt sind. Exemplare der kleinen Broschüre sind zum Preis von 60 ₰ durch die Buchdruckerei von H. S. Hermann dahier, SW. Beuthstrasse 8 zu beziehen.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs 1891. 9. Jahrgang. Unter Redaktion fachmännischer aktiver Kräfte. Berlin, Verlag von J. Engelmann, Lützowstr. 97. Preis 1,75 *M.*

Der genannte Kalender, dem die Eisenbahnkarte von W. Liebenow für 1890 beiliegt, gibt dem in der Praxis stehenden Eisenbahn-Verwaltungsbeamten neben den gewöhnlichen Kalendernotizen eine Zusammenstellung der für den Bahnbetrieb geltenden wichtigsten Gesetze und Verordnungen (das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands von 1874 in der durch die Beschlüsse des Bundesrathes abgeänderten Fassung und das Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885), deren Wortlaut vollständig zum Abdruck gebracht wird, sowie die verschiedensten Formulare und Tabellen als Anhang. — Als willkommene Beilage ist ferner eine Zusammenstellung weiterer wichtiger Gesetze und Verordnungen (Gesetz, betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen vom 18. Juni 1887, die Freifahrt-Ordnung, Militärtransport-Ordnung, Verordnungen zur Ausführung des Unfallversicherungs-Gesetzes, Verschleppungsübereinkommen usw.) beigefügt worden, sowie ein Adressbuch des Personals der Deutschen Eisenbahnbehörden.

Berichtigung.

In Nr. 89 S. 866 d. Ztg. ist in der Anmerkung zu dem Aufsatz „Der Grenzverkehr nach dem internationalen Uebereinkommen" Art. „1" zu streichen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der Schmalspurbahn Mügeln b. Pirna-Geising-Altenberg (Müglitzthalbahn). Am 18. November d. J. wird die von der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn abgehende schmalspurige Sekundärbahn Mügeln bei Pirna-Geising-Altenberg nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878 sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Die Müglitzthalbahn enthält ausser der Anschlussstation Mügeln b. Pirna die Haltestelle Dohna, den Haltepunkt Köttewitz, die Haltestellen Weesenstein, Burkhardtswalde-Maren, Häselich, Niederschlottwitz, Oberschlottwitz, den Haltepunkt Dittersdorf b. Glashütte, Station Glashütte, den Haltepunkt Schüllermühle, die Haltestellen Bärenhecke-Johnsbach, Bärenstein bei Glashütte, Lauenstein, den Haltepunkt Hartmannmühle und die Endstation Geising-Altenberg (36.18 km).

Die Tarife für den Gütertransport sind in den herausgegebenen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die schmalspurige Müglitzthalbahn“ enthalten.

Dresden, am 12. November 1890. (2460)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 20. November d. J. wird die auf der Bahnstrecke Elsenau-Rogasen zwischen Elsenau und Rombschin gelegene Haltestelle Stempuchowo für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund des Nachtrags 18 zum Kilometerzeiger und der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Es werden in Stempuchowo sämmtliche Züge behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten, und findet die Abfahrt der Züge von der Haltestelle Stempuchowo wie folgt statt:

Richtung Elsenau-Inowrazlaw.
Zug 981 um 7 Uhr 15 Min. Vorm.
„ 983 „ 10 „ 32 „ „
„ 985 „ 3 „ 23 „ Nachm.
„ 987 „ 8 „ 08 „ Abds.

Richtung Rombschin-Rogasen.
Zug 984 um 11 Uhr 09 Min. Vorm.
„ 986 „ 4 „ 02 „ Nachm.
„ 988 „ 10 „ 32 „ Abds.
„ 998 „ 7 „ 59 „ Vorm.

Gütersendungen nach Stempuchowo werden nur frankirt, von Stempuchowo nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung angenommen.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 6. November 1890. (2461)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. An- und Vermiethung von Wagen.

40 bedeckte Güterwagen werden sofort oder bis zum 1. April 1891 zu leihen gesucht. (2462)

Franko-Offerten an die Direktion der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft in Gennep (Holland).

4. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt ein gemeinsamer Nachtrag zu den Tarifheften 1—4 vom 1. Oktober 1889, welcher Veränderungen in den Verwaltungsbezirken der Niederländischen Bahnen und Aufnahme der Station Amsterdam-Petroleumhafen in den Verkehr enthält, in Wirksamkeit.

Köln, den 10. November 1890. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 7. d. Mts. gelangt für Thomasphosphatmehl von Neunkirchen nach Türkheim ein Ausnahmefrachtsatz von 1,05 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Köln, den 6. November 1890. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich. Am 15. November d. J. tritt zu dem direkten Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe ist von unserer Drucksachenkontole und von den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 6. November 1890. (2465)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Gütertarif Theil II vom 1. Juni 1890. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 ab treten die in dem vorbezeichneten Güterverkehr zwischen den an den Strecken Venlo-Wesel-Emmerich und Wesel-Winterswyk gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und den an der Strecke Venlo-Kempen-Elten gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und einer grösseren Anzahl Belgischer Stationen andererseits über die Route über Venlo-Roermonde-Hamont bestehenden direkten Frachtsätze ausser Kraft. Vorkommende Sendungen unterliegen von dem gedachten Tage ab der Umkartirung an der Deutsch-Holländischen Grenze, womit zum Theil Frachterhöhungen verbunden sind.

Köln, den 28. Oktober 1890. (2466)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Die im Theil III Heft 1, 2 und 3 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Station Tirgul-Frumos der Rumänischen Eisenbahnen gelangen — mit Ausnahme derjenigen des Ausnahmetarifs Nr. 1 (für Getreide und Kleie) — am 31. Dezember l. J. zur Aufhebung.

Ferner treten mit 1. Januar 1891 an Stelle der bisherigen, in den oben bezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze für die Station Roman der Rumänischen Eisenbahnen anderweite, zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze in Wirksamkeit, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 7. November 1890. (2467)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 20. d. Mts. ab treten für den Verkehr zwischen den Stationen Grafenberg und Riemke der Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rrh.) einerseits und den Stationen Jessenitz und Malliss der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Köln, den 11. November 1890. (2468)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1891 tritt ein neues Tarifheft V für den Kohlenverkehr und je ein Nachtrag (I bezw. II) zu den Heften I bis IV des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen in Kraft, enthaltend anderweite, im Verkehr mit den Stationen Godramstein und Pirmasens erhöhte und im übrigen theilweise ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen usw. und für Gaskoks, Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für verschiedene in den Güterverkehr neu einzubeziehende Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Pfälzischen Eisenbahnen, Berichtigungen und Ergänzungen.

Der Tarif und die Nachträge sind gegen Mitte Dezember käuflich zu haben. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau auf Erfordern über die neuen Frachtsätze Auskunft.

Köln, den 11. November 1890. (2469)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Breslau-Sächsischer Güter-Verkehr. Am 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Magneteisensteinen bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze im Breslau-Sächsischen Güterverkehr von Berggiesshübel nach Oberschlesischen Hüttenstationen in Kraft.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei unserem Verkehrsbüreau und demjenigen der Sächsischen Staatseisenbahnen zu erfragen.

Breslau, den 11. November 1890. (2470)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Mit Wirksamkeit vom 20. d. Mts. werden die Stationen Cunewalde und Elstra in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Expeditionen Auskunft.

Dresden, den 10. November 1890. (2471)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Der im Tarif für den bezeichneten Verkehr enthaltene Ausnahmetarif Nr. 2 (Steine usw.) tritt ausser Kraft, weil die Sätze desselben sich nunmehr mit den Sätzen des neuberechneten Spezialtarifs III decken.

Köln, den 8. November 1890. (2472)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1891 tritt im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre ein neues Tarifheft 2 in Kraft, welches Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den in Heft 1 nicht aufgenommenen (Binnen-) Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits enthält. Der bisherige Bayerisch-Sächsische Gütertarif vom 1. Mai 1884 nebst Nachträgen kommt hierdurch in Wegfall.

Durch das neue Tarifheft wird die direkte Abfertigung für die Bodenseeuferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach mit den seitherigen Bayerisch-Sächsischen Verbandsstationen bis auf weiteres aufgehoben. Etwaige Sendungen sind daher auf die Umkartirung in Lindau verwiesen, insoweit nicht direkte Abfertigung im Sächsisch-Württembergischen bezw. Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verkehre erfolgt. Frachterhöhungen treten durch diese Umkartirung in Lindau nicht ein.

Ohne Ersatz kommen zur Aufhebung die Ausnahmetarife für Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis zu 3,5 m Länge etc.) (1c), Roheisen aus Bayern (7b), Kalk, gebrannter (10), Fluss- und Schwerspath (11) und Torfstreu (21).

Vorkommende Sendungen dieser Artikel werden zu den Sätzen des Holzausnahmetarifes bezw. des in Betracht kommenden Spezialtarifes III abgefertigt.

Bezüglich der Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II (1a), Stammholz (1b), Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis zu 2,5 m Länge etc.) (1d), Holz des Spezialtarifs III (1c), Sprit und Spiritus (2a/b), Erze (7a), Steine des Spezialtarifs II (8), Steine des Spezialtarifs III (9) und getrocknete Malztreber (25) ist die Neuerstellung auf das Verkehrsbedürfniss beschränkt; ferner ist der Ausnahmetarif für Kupfervitriol (12) nicht mehr für Freiberg und Muldenhütten, sondern für Halsbrücke erstellt worden und in dem Ausnahmetarife 1e (Holz des Spezialtarifs III), welcher nur noch für die Stationen Eisenstein, Gotteszell, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel gilt, sind die Artikel Holzsägemehl, Holzsägespähne, Holzwolle, Torf, Torfmull, Torfstreu und Torfkohle nicht wieder berücksichtigt worden.

Die mit Ausgabe des neuen Tarifheftes 2 eintretenden Erhöhungen betreffen im allgemeinen nur den Klassengutverkehr der Bayerischen Stationen Eisenstein, Furth i. Wald und Salzburg und der Sächsischen Stationen Bodenbach, Ebersbach, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert sowie einzelne Artikel, für welche Ausnahmetarifsätze nicht wieder erstellt worden sind.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze des neuen Tarifheftes wird auf schriftliche Anfrage schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau ertheilt.

Das Erscheinen des Tarifes wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 11. November 1890. (2473)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Verbandsverkehre** mit Oesterreich-Ungarn treten mit 1. Januar 1891 die nachstehend bezeichneten Hefte des Verbands-Gütertarifs sammt den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft, nämlich:

Theil II, Hefte Nr. 3, 6, 9 und 12 vom 1. November 1879,

Theil II Heft Nr. 15 vom 15. Januar 1880,

welche direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Böhmisch-Schlesischen Bahnen einerseits und Stationen der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn, der Bayerisch-Pfälzischen Bahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der K. Eisenbahndirektion in Köln (linksrh.) andererseits enthalten.

Ein Ersatz durch neue Tarife tritt vorerst nicht ein.

München, den 7. November 1890. (2474)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 20. d. Mts. wird die Station Pretzsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den direkten Kohlenverkehr mit Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und K. K. Oesterreichischen Staatsbahn (Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer und Pilsen-Priesener Bahn) einbezogen. Zur Anwendung gelangen die um 4 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Torgau.

Dresden, den 10. November 1890. (2475)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen können bis auf weiteres für Sendungen von mindestens 20 000 kg von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 Kilogramm Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht verwendet werden. Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10 000 kg gültigen Ausnahmetarifen.

Berlin, den 8. November 1890. (MG2476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen etc. vom 20. März 1889 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Strecken Kamenz-Elstra, Freiberg-Halsbrücke, Grosspostwitz-Cunewalde, Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf-Langenau, Buchholz-Grünstädtel-Obercrottendorf, ermässigte Frachtsätze für Grünstädtel und Schwarzenberg, theilweise ermässigte Frachtsätze für Plagwitz-Lindenau (S. Stb.) und Zeitz (S. Stb.) sowie theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze für Klingenthal. Die erhöhten Frachtsätze für Klingenthal treten erst mit dem 1. Januar 1891 in Kraft. Bis dahin gelten für Klingenthal noch die bisherigen niedrigeren Frachtsätze. Die in dem Nachtrage enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Plagwitz-Lindenau (S. Stb.) und Zeitz (S. Stb.) finden auch auf die gleichnamigen Stationen Plagwitz-Lindenau (Pr. Stbhf.) und Zeitz (Pr. Stbhf.) des E. D. B. Erfurt Anwendung. Druckabzüge des Nachtrages können durch die Versandstationen und das Auskunftsbüreau, hier, Bhf. Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 7. November 1890. (2477MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar k. J. tritt für den badisch-Württembergischen Güterverkehr unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifs ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden vielfach Frachtermässigungen, für den Verkehr einzelner Stationen auch unwesentliche Frachterhöhungen herbeigeführt.

Nähere Auskunft ertheilt bis Erscheinen des neuen Tarifs das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 11. November 1890. (2478)
Generaldirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 15. d. Mts. tritt zum Tarifhefte Theil II Heft 7 vom 1. März 1890 (Verkehr Direktionsbezirk Köln [rechtsrheinisch]-Prinz Heinrichbahn) der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs neue Frachtsätze für die Stationen Deutzerfeld, Düsseldorf, Düsseldorf-Bilk, Hennef und Steele Rh. sowie die Aufhebung der Frachtsätze des Haupttarifs für Frachtstückgut und Wagenladungen im Verkehr von und nach Düsseldorf K. M. und Düsseldorf Rh.

Köln, den 13. November 1890. (2479)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Am 15. November d. J. wird zu dem Tarif für den Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr der Nachtrag II eingeführt, enthaltend unter anderen:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und des Verzeichnisses der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Güter;
2. für verschiedene Stationen anderweite, ermässigte Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife
   - B für Eisen- und Stahl, Eisenstahlwaaren aller Art,
   - C für Eisen und Stahl, auch verzinnt oder verzinkt,
   - F für Eisenerz,
   - G für Bückinge,
   - H für die Ausfuhr von Blei des Spezialtarifs I,
   - K für bestimmte Stückgüter;
3. Aufnahme verschiedener Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft in den Ausnahmetarif F für Eisenerz;
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs L für die Beförderung von Roheisen aller Art und des Ausnahmetarifs M für Düngmittel, Erde, Kartoffeln und Rüben.

Exemplare des Nachtrags, welcher Frachterhöhungen nicht enthält, sind in unserem Geschäftslokale hierselbst zum Preise von 30 ₰ zu haben.

Dortmund, den 13. Novbr. 1890. (2480)
Die Direktion.

Kgl. Ung. Staatseisenbahnen. Auf der im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Kassa-Tornaer Lokaleisenbahn tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Eisenbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der K. Ung. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, im Oktober 1890. (2481)
Die Direktion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Aufhebung der bestehenden Tarife hinsichtlich des Verkehres nach Russland. Mit 19. Dezember a. St./31. Dezember n. St. 1890 treten rücksichtlich des Verkehrs in der Richtung aus Oesterreich-Ungarn nach Russland die im Verbandstarife Theil II, gültig vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 sowie in den Nachträgen zu diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

Nach Möglichkeit wird für diesen Verkehr mit Gültigkeit ab 1. Januar n. St. 1891 ein neuer Tarif zur Einführung gebracht werden, und wird diesfalls besondere Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 15. November 1890. (2482)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutsch - Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Januar 1891 tritt an Stelle des Tarifs vom 1. Dezember 1888 und Nachtrag ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die bisher in den Fahrpreisen enthaltenen Zuschläge für das von den Süddeutschen und Schweizerischen Bahnen gewährte Freigepäck beseitigt werden. Freigepäck wird für die Folge nur auf den betheiligten Strecken der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen gewährt. Die Fahrpreise und Gepäcktaxen für Dresden erhalten wahlweise Gültigkeit nach bezw. von Dresden Neu- oder Altstadt, womit aber gleichzeitig eine geringe Erhöhung der Sätze und zwar um 0,30 *M.* in I. Klasse, 0,20 *M.* in II. Klasse und 0,02 *M.* für 10 kg Gepäck verbunden ist. Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das diesseitige Tarifbüreau.

Erfurt, den 11. November 1890. (2483)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Verding von Eisenbahn-Betriebsmitteln. Die Anfertigung und Lieferung folgender Eisenbahnwagen sowie der für dieselben bahnseitig zu stellenden Zubehörtheile soll verdungen werden: 57 dreiachs. u. 41 zweiachs. Personenzug-Gepäckwagen in 5 Loosen, 85 Güterzug-Gepäckwagen in 4 Loosen, 1 600 bedeckte Güterwagen in 18 Loosen, 3 623 Rädersätze in 12 Loosen, 7 246 Flussstahl-Tragfedern in 9 Loosen, 8 915 Flussstahl-Spiralfedern in 6 Loosen. Angebote sind in geschlossenem mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum Eröffnungstermine am 4. Dezember 1890, Vormittags 11 Uhr, an das maschinentechnische Büreau hierselbst postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen sowie das zum Lieferungsangebote zu benutzende Formular können gegen Einsendung von 3 *M.* für die Gepäckwagen, von 1 *M.* für die Güterwagen, von 1,50 *M.* für die Rädersätze und von 1,50 *M.* für die Federn vom Kanzleivorsteher, Kanzleirath Peltz hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, im November 1890. (2484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 2 350 Stück kiefernen Telegraphenstangen verschiedener Länge am Montag, 8. Dezember 1890, Vormittags 10 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Telegraphenstangen" an unterzeichnete Dienststelle, Berlin O., Koppenstrasse 88/89, bis zu der vorstehend für die Eröffnung des Angebots bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen und Bedingungen eingesehen und gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder 50 ₰ in Zehnpfennig-Reichspostbriefmarken nebst 5 ₰ Bestellgeld bezogen werden. Zuschlag erfolgt bis 23. Dezember 1890. (2485 MG)
Bautechnisches Büreau
(Telegraphenverwaltung).

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung nachbezeichneter, für 1891 erforderlicher Werkstatts- und Betriebsmaterialien: Bankazinn, Plomben, Doppelfirniss, rohes und raffinirtes Rüböl, Wagenschmieröl, Talg, Seife, Bleiweiss in Oel gerieben, Kreide, Segelleinen, Polsterleinen, Schmirgelleinen, Putzwolle, Jute, Italienischer Hanf, Bindfaden, Plombirschnur, Borax, Waschschwämme, Stearinlichte, Reisigbesen, Zündhölzer, Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Soda, Kupfervitriol und Telegraphen-Papierrollen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen werden von unserem Sekretariate unentgeltlich abgegeben. Offerten, denen die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingungen nebst Materialproben beigefügt sein müssen, sind bis zum 16. Dezember d. J. anher einzureichen.

Meiningen, den 11. November 1890. (2486)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Bekleidungs-Material. Die Lieferung unseres Bedarfs an Bekleidungsmaterialien pro 1891, als: blaues und schwarzes Tuch, Buckskin, Doppeldüffel, Sammet, Uniformsknöpfe, silberne Tressen, Litzen und Dienstabzeichen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Submissions- und Lieferungsbedingungen werden von unserem Sekretariate unentgeltlich verabfolgt.

Meiningen, den 8. November 1890. (2487)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 91. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 19. November 1890.

Inhalt:

Von Valparaiso nach Buenos Ayres.

Nachdem die Vereinigten Staaten von Nordamerika durch die M. Kinley-Bill dem Europäischen Handel einen empfindlichen Schlag bereitet haben, lenken sich die Augen unserer Fabrikanten und Grosskaufleute mehr denn je auf andere Länder, bei denen eine steigende Aufnahmefähigkeit unserer Erzeugnisse erwartet werden darf. Ungeachtet aller Revolutionen und Revolutiönchen nehmen die Südamerikanischen Staaten darunter fast den ersten Rang ein. Man ist über die staatlichen Umwälzungen in diesen exotischen Ländern jetzt weniger empfindlich. Die aus den ehemaligen Spanischen und Portugiesischen Kolonien entstandenen staatlichen Gemeinwesen wollen eben anders beurtheilt sein, als wir das im Germanischen Theile Europas gewohnt sind. Die Revolution in Buenos Ayres hat die alte Welt nicht weniger überrascht als die vorjährige Erhebung in Rio de Janeiro, aber sie kam wie eine Erlösung, brachte sie doch gewissermaassen zum Ausdruck, dass selbst in der Bevölkerung Hispano-Amerikanischer Republiken ein Rest von Rechtlichkeitsgefühl schlummern kann, welches der masslosen Wirthschaft einer durch und durch verdorbenen Verwaltung ein Ziel setzt.

Man kann ja nun sagen, der Teufel ist mit Beelzebub vertrieben, aber so schlimm ist die Sache doch nicht. Einmal ist gegen die früheren Jahrzehnte ein beachtenswerther Fortschritt insofern zu verzeichnen, als neben aller nationalen Eitelkeit doch die Erkenntniss sich Bahn gebrochen hat, dass die Inanspruchnahme des Europäischen Kredites auch Verpflichtungen auferlegt, und nach dieser Richtung hat das Rechtlichkeitsgefühl der edelen Pseudo-Hidalgos nichts besser unterstützt als — das von den Engländern seinerzeit bewirkte Bombardement von Alexandrien! Es ist nun einmal in gewissen Kreisen drüben zum Axiom geworden, zu behaupten, dass die nicht rechtzeitige Einlösung fälliger Zins- und Dividendenscheine für John Bull die Achillesferse sei und dass er, wenn seine nach hunderten von Millionen in Südamerikanischen Werthen festgelegten Kapitalien gefährdet sein sollten, sich nicht besinnen würde, gewaltsam einzugreifen, um eine geordnete Verwaltung einzurichten.

Diese naive Auffassung findet man natürlich da nicht, wo der regelmässige Verkehr mit dem Auslande eine universelle Bildung begründet hat. Es gibt aber so manche Provinz bezw. manchen Staat eines Staatenbundes, der von der Vereinigung oder dem führenden Staat nur das Schuldenmachen erlernt hat, wo die eingebildete Angst einer möglichen Vergeltung nach Aegyptischen Vorgängen ganz heilsam zu wirken scheint

Wenn solche Provinzen überhaupt den Europäischen Kredit haben in Anspruch nehmen können, so sind einzelne Europäische Bankfirmen zum Theil selbst Schuld daran. Man hat die zweifellos grosse Zukunft der einzelnen Provinzen zu schnell skontirt und damit den Grossmannstaumel unterstützt. Die Ernüchterung bleibt nicht aus und es ist ganz gut, wenn auf beiden Seiten die Gefahr erkannt wird und wenn jeder nach seiner Weise einen Pflock zurücksteckt.

Ungeachtet aller dieser Misshelligkeiten bleibt das Projekt der grossen Ueberlandbahn Buenos Ayres-Valparaiso die Sonne aller Südamerikanischen, auf den Europäischen Geldmarkt angewiesenen Eisenbahnunternehmungen. Man vergleicht dasselbe kaum noch mit den Nordamerikanischen Ueberlandbahnen, sondern vielmehr mit den grossen Kanalunternehmungen Suez und Panama. Der Gedanke naht sich der Verwirklichung, nur ist zu bedauern, dass der Engländer den Nutzen hat und der Deutsche sich mit dem platonischen Genuss, seine Ingenieurwissenschaft anerkannt zu finden, begnügen muss.

Sehen wir uns das Verhältniss etwas näher an. Die Richtungen der grossen Ueberlandbahnen bestimmen sich auf der einen Seite durch die wichtigen Handelsplätze am Parana und Rio de la Plata, an dem anderen durch die Pässe in den Anden bezw. die geeigneten Verbindungspunkte mit dem Eisenbahnnetz in Chile.

Die Haupthandelsplätze an dem Riesenstrome sind

Buenos Ayres mit . . .	350 000	Einwohnern,
Rosario mit	51 000	„
Santa Fé (Colastiné) mit .	15 000	„

Die transatlantischen Dampfer fahren zum Theil jetzt bis Santa Fé (Hafenort Colastiné am Parana), einige auch bis Santa Elena, wo die bekannten Kemmerich'schen Fleischextrakt-Fabriken sich befinden.

Die Wassertiefe der beiden grossen Ströme Parana und Uruguay ist eine sehr ungleichmässige. Nachtheilig für beide sind die Barren bei Martin Garcia, welche am Zusammenfluss der beiden Ströme und zwar zwischen denselben liegen. Hier auf der vortretenden Landzunge liegt das Argentinische Gibraltar, die Festung Martin Garcia, wo die gefangenen Kaziken aus Rocca's Indianer-Feldzuge eingesperrt wurden, ein trübseliger Ort, dessen militärische Bedeutung anerkannt werden muss, wenn die Besatzung Vertheidigungsmaterial hat. Der letzte Putsch hat aber bewiesen, dass im gegebenen Moment das Pulver fehlt.

Ebbe und Fluth macht sich 36 km stromaufwärts von Martin Garcia bemerkbar. Bei 5 m Wassertiefe können die mittelgrossen Ozeandampfer, d. h. solche von 2 500—3 000 Registertonnen die Barre passiren und finden dann wieder bis Rosario offenes Wasser. Von dort stromaufwärts sind noch mehrere Untiefen, doch können den grössten Theil des Jahres hindurch die Dampfer bis S. Elena gelangen. Im Monat Dezember ist die Schifffahrt am günstigsten. Im Uruguay gelangen die Ozeandampfer nur bis Fray Bentos (Liebig). Flussdampfer, nach Art der Mississippiboote, fahren im Parana bis Assuncion (Paraguay), auf dem Uruguay bis in das Gebiet der Missionen.

Der Riesenstrom Parana ist daher für überseeische Dampfer bis auf 500 km Länge von seiner Mündung ab schiffbar, das würde beispielsweise verglichen mit dem Rhein so viel bedeuten, als wenn Ozeandampfer von Rotterdam bis Mannheim fahren könnten.

Abgesehen von der Bedeutung von Buenos Ayres, über welche kein Wort zu verlieren ist, bleibt zu bemerken, dass Rosario der Ein- und Ausfuhrplatz aller Nordargentinischen Provinzen ist, während Santa Fé der führende Platz für das grosse Getreidegeschäft des nördlichen Theiles der Provinz gleichen Namens ist.

Jede der drei genannten Flussstädte stellt auch einen wichtigen Eisenbahnmittel- oder Endpunkt dar und jede ist bestrebt, von dem geplanten direkten Eisenbahnverkehr nach der Westküste des Kontinents bestmöglichst zu profitiren. Infolge dessen werden die verschiedensten Entwürfe erörtert und jeder angebliche noch so unbekannte Pass in den Anden scheint den Spekulanten geeignet, als Uebergangspunkt nach der Westküste zu dienen.

Man hat an solchen Uebergangspunkten über die Anden fünf in Aussicht genommen.

Der nördliche soll auf der Grenze zwischen Chile und der Argentinischen Provinz Catamarca liegen und ist auf der Karte etwa in der Richtung Copiapo (Chile) und Tinegasta (Catamarca) zu suchen.

Der zweite Punkt liegt auf der Grenze Chile-Mendoza, d. i. die Linie Valparaiso-Mendoza, die viel genannte Transandinobahn, welche ihrer Vollendung entgegenzugehen scheint.

Der dritte mögliche Uebergang soll auf der Grenze zwischen Chile und dem Gouvernement Neuquen liegen. Eine dem General Bustamente ertheilte Konzession hat diese Uebergangsstelle zur Voraussetzung. Sie liegt etwa unter dem Meridian von St. Juana in Chile, doch fehlen alle zuverlässigen Angaben über die Möglichkeit einer Gebirgsüberschreitung an dieser Stelle. Das Gebirge ist dort so gut wie unbekannt. Zuverlässige Karten von diesem Theile des Landes existiren nicht. Selbst die von unserem Landsmann Brackebusch gefertigte Karte ist nicht immer in dem erwünschten Grade anwendbar. Beispielsweise sind bei den Terrainaufnahmen zum Bahnbau in der Provinz Salta Gebirgszüge ganz anders vorgefunden, als dieses nach der Karte anzunehmen war. Die einzige Unterlage für den Andenübergang der Linie Bustamente sind die allgemeinen Terrainstudien, welche zur Erlangung der Konzession gemacht werden mussten. Derartige generelle Vorarbeiten werden aber drüben so oberflächlich gemacht und nebenbei von so unkundigen Personen, dass man nur mit grösster Vorsicht alle darauf bezüglichen Angaben annehmen darf. Schreiber dieses hat nach eingehender Erkundigung über diesen „Pass“ an berufener Stelle, dem „departemento de obras publicas“ in Buenos Ayres, die Ueberzeugung gewonnen, dass über denselben so gut wie nichts bekannt ist.

Den vierten und fünften Andenübergang sucht man im Quellengebiet des Rio Limak und Rio Chubut. Eine technische Prüfung fehlt auch dort.

Jedermann weiss, dass die Anden einen Gebirgswall darstellen, der vielleicht nur vom Himalaya übertroffen wird. Der Aconcagua liegt in der Nähe des geplanten Ueberganges der Transandinobahn. Dass da aussergewöhnliche Scheitelhöhen zu erwarten sind, ist wohl klar und die für den Scheiteltunnel angenommene Höhe übertrifft allerdings alle bisherigen Ausführungen. Man muss sich aber immer vergegenwärtigen, dass die Linie unter dem 34.° südlicher Breite sich befindet, wo die Region des ewigen Schnees sehr hoch liegt.

Die beste Anschauung von der Bedeutung des Unternehmens bekommt man durch eine vergleichende Zusammenstellung der Scheitelhöhen einiger der wichtigsten Gebirgsbahnen:

Northern Pacificbahn.	870,0 m	Scheitelhöhe,
Gotthardbahn	1 154,7 „	„
Arlbergbahn	1 310 6 „	„
Canadian Pacificbahn.	1 312 0 „	„
Scalettabahn (Projekt)	2 022 0 „	„
Central Pacificbahn	2 140,0 „	„
Transandinobahn	3 174,4 „	„

Die Canadian Pacificbahn ist die letzte der fertiggestellten grossen Amerikanischen Ueberlandbahnen. Sie überschreitet das Felsengebirge am Kickinghorsepass und bei Selkirk. Die Höhe wird in Steigungen von 1 : 22 erklommen unter Anwendung von 175 m Krümmungshalbmesser. Die Lokomotiven, von den Baldwin Works in Philadelphia geliefert, bringen den Zug in der Weise über das Gebirge, dass eine Maschine zieht und die andere schiebt. Dieselben wiegen je 33 t und haben 26 t Adhäsionsgewicht. Sie bringen 8—10 Wagen auf einmal über die Scheitelstrecke, wobei auf der Bergfahrt etwa 7, auf der Thalfahrt 14 km Geschwindigkeit angewendet werden.

Für die Ueberschreitung der Anden am Upsallatapass wollte die Aufsichtsbehörde in Buenos Ayres Steigungen von 36 auf 1 000 und Radien von 80 m zulassen. Es sollte eine reine Adhäsionsbahn zur Ausführung kommen unter Anwendung der Schmalspur (1 m).

Hierbei sei nachrichtlich bemerkt, dass alle nördlich vom Upsallatapass geplanten Andenübergänge schmalspurig (1 m), alle südlichen breitspurig (1,676 m) angenommen wurden.

Für den Uebergang der Linie Mendoza-Valparaiso lagen dem „departemento de obras publicas“ in Buenos Ayres im Jahre 1888 drei Entwürfe vor:

a) Linie über Upsallata. Die Länge von Mendoza bis zur Chilenischen Anschlussstation beträgt 300 km. Die Tunnelsohle am Scheitel liegt auf 3 381 m. Die grösste Steigung ist 1 : 23 auf 17 km Länge;
b) Linie von San Juan über los Patos, 542 km lang mit 3 688 m Scheitelhöhe und einer grössten Steigung von 1 : 17 auf 14 km Länge;
c) d. l. Llaretas y Alicagué, 529 km lang mit 3 376 km Scheitelhöhe ohne Tunnelanlage mit einer Steigung von 1 : 13,5 auf 24 km Länge.

Keins der Projekte war geeignet, das Programm der Regierung zu erfüllen. Einer musste nachgeben, und das ist die Regierung mit ihren Vorschriften gewesen, wie wir noch sehen werden.

Bei den Eisenbahnen in Argentinien sind dreierlei Spurweiten zur Anwendung gekommen. Man hat zu unterscheiden zwischen

der Englischen Breitspur . . . . 1,676 m
„ Schmalspur . . . . 1,0 „
„ Normalspur . . . . 1,435 „

Die Englische Breitspur ist 1857 mit dem Bau der ersten Bahnstrecke, der Westbahn von Buenos Ayres, eingeführt.

1888 waren im Betriebe
4 975,43 km breitspurige Bahnen,
1 957,12 „ schmalspurige Bahnen,
457,80 „ normalspurige Bahnen.

Die Normalspur findet sich nur in dem geographisch vollständig abgetrennten Theil der Republik, d. i. dem Gebiete der Provinzen Entre Rios und Corrientes zwischen den grossen Strömen Parana und Uruguay. Dieser Bezirk kann noch am ehesten eine von der der übrigen Provinzen abweichende Spurweite vertragen, weil an eine Ueberbrückung des Parana in absehbarer Zeit nicht zu denken ist, also eine Isolirung von dem übrigen Theile der Freistaaten stattfindet.

Die Schmalspur ist in Argentinien durch die Regierung mit dem Bau des ersten Theiles der 772 km langen Nordbahn Cordoba-Tucuman eingeführt.

Diese Vielseitigkeit der Spur kommt auch bei der grossen Ueberlandbahn Valparaiso-Buenos Ayres zum Ausdruck. Auf Chilenischer Seite ist von Valparaiso bis Santa Rosa eine normalspurige Bahn vorhanden, während auf Argentinischer Seite von Buenos Ayres bis Mendoza die Englische Breitspur besteht. Das Zwischenglied, die Gebirgsbahn, soll schmalspurig werden. Auf einen Massengüterverkehr ist daher bei der Transandinobahn in Ansehung des zweimaligen Umladens kaum zu rechnen.

Wenn man bei den Argentinischen Bahnbauten ein gewisses zielbewusstes Vorgehen, ein Handeln nach grossen Gesichtspunkten vermisst, so ist das in dem Konzessionswesen begründet. In diesem wird man auch die Erklärung für mangelnde einheitliche Anordnung der Transandinobahn finden.

Mit dem Ueberhandnehmen der Grundstückspekulationen wuchsen die Anträge auf Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen. Würde die Garantie der Regierung nicht verlangt, so wäre diese sehr geneigt, Konzessionen im weitesten Umfange zu ertheilen. Die Konzessionsurkunden enthalten keine Bestimmung, dass der Konzessionär eine Kaution zu hinterlegen hat. Es werden nur Fristen festgesetzt, innerhalb welcher bei Vermeidung der Nichtigkeitserklärung der Konzession mit dem Bau begonnen werden muss. Diese Fristen zählen von dem Tage ab, wo der Konzessionsvertrag beiderseitig vollzogen ist.

Für die Eisenbahnen fehlt es an einer einheitlichen Gesetzgebung. Die Nationalregierung kann Konzessionen ertheilen und gilt als maassgebend für alle Bahnlinien, welche mehrere Provinzen berühren, und jede Provinzialregierung kann für ihren Bezirk ebenfalls Konzessionen geben. Es ist deshalb ein geschickter und vielfach angewendeter Schachzug, sich zur Erlangung einer Konzession, wenn es der gegebene Fall gestattet, an National- und Provinzialregierung oder an mehrere Provinzialregierungen und nicht an die Nationalregierung zu wenden, je nachdem zu erwarten steht, für die ganze geplante Linie oder für Theilstrecken die günstigsten Konzessionsbedingungen zu erhalten.

Gemeinschaftlich im Gesetz für die Nationaleisenbahnen (d. d. 18. September 1872) und den Provinzialgesetzen (für Buenos Ayres vom 9. August 1880) sind z. B. die Bestimmungen über

- die Gewährung zollfreier Einfuhr von Bau- und Betriebsmaterialien,
- die unentgeltliche Beförderung der Postsachen einschl. der Postpackete bis 5 kg und der begleitenden Postbeamten,
- die Ermässigung des Fahrgeldes für Militärpersonen, richterliche Beamte,
- die Heranziehung der Bahnen zu militärischen Leistungen,
- die Rechte und Pflichten der Reisenden,
- die Mitbenutzung der Bahn durch andere Bahnen,
- die Zulässigkeit von Rückvergütungen an grössere Versender.

Ein Mangel im Eisenbahngesetz ist es, dass keine bestimmte Spurweite vorgeschrieben ist, obgleich zur Zeit, als das Gesetz erschien, nur breitspurige Bahnen bestanden. Darin liegt die Ursache der vielfach so planlosen Anwendung verschiedener Spurweiten, namentlich auch bei der Transandinobahn. Wenn ein Bauunternehmer nach der kilometrischen Länge der von ihm fertiggestellten Linien bezahlt wird, so wird er sich nicht dazu drängen, die Gebirgsstrecken in Angriff zu nehmen und ferner die schmalere Spur der breiteren vorziehen, falls er darüber die Wahl hat. Das hat der von Englischen Eltern abstammende Chilene Clark — ein zweiter John Meiggs — bei dem Bau der Transandinobahn nur zu gut verstanden.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 19,92 km lange Bahnstrecke Striegau-Bolkenhain der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, welche voraussichtlich am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4182 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 4507 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung der Bestimmungen der Anlage II des Vereins-Wagen-Uebereinkommens (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 4547 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 4551 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 4589 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 4598 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat September d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 12 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 16 Entgleisungen und 24 Zusammenstösse in Stationen und 192 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 237 Personen verunglückt, sowie 53 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 151 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 6 getödtet und 12 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, je eine Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., zu Altona und zu Berlin, 7 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, 3 Verletzungen auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 151 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 8 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet und 13 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 43 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 142,48 km Betriebslänge und 960 899 585 geförderten Achskilometern) 234 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Köln (rechtsrh.) und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2528,80 km Betriebslänge und 31 663 198 geförderten Achskilometern) 14 Fälle, und zwar auf die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (einschliesslich Glasow-Berlinchen) 1 Fall, auf die Hessische Ludwigsbahn 12 Fälle und auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn 1 Fall.

Preussische Staatsbahnen.

Einführung der Dampfheizung in den Personenwagen.

Die Preussischen Staatsbahnen beabsichtigen, wie der „Berl. Act.“ berichtet, die Dampfheizung auf sämmtlichen Hauptlinien einzuführen und lassen daher jetzt eifrig an der Umänderung der Personenwagen arbeiten. Auch die Gepäck-, Post- und einige zur Eilgutbeförderung dienenden Güterwagen erhalten entsprechende Vorrichtungen. Die Dampfheizung hat ausser der Billigkeit noch den Vortheil, dass sie bei einem etwa eintretenden Unfall gefahrlos ist. Der zum Heizen erforderliche Dampf wird direkt aus dem Kessel der Lokomotive mit einem Druck bis zu 2 Atmosphären in die unter dem ganzen Zuge hinlaufende Leitung getrieben und verlässt dieselbe am Zugende wieder, soweit er sich nicht als Wasser an den Leitungswänden niederschlägt und durch selbstthätige Ventile abfliesst. Bei dieser Art der Heizung herrscht nun gewöhnlich in den ersten Wagen hinter der Lokomotive eine fast unerträgliche Hitze, die sich in den Wagen in der Richtung nach dem Schluss des Zuges zu allmählich vermindert. Diese ungleichmässige Wirkung lässt sich jedoch leicht reguliren, was dem reisenden Publikum im allgemeinen noch wenig bekannt zu sein scheint. Abgesehen von der Regulirung der Temperatur für den ganzen Zug im Packwagen, kann in den Abtheilungen der I. und II. Wagenklasse jeder Reisende die Temperatur durch die vorhandenen Ventile selbst regeln, während für die III. und IV. Wagenklasse eine Regulirung nur durch den bei jedem Zuge befindlichen Heizwärter vorgenommen werden kann. Das in den letzteren beiden Klassen fahrende Publikum hat daher etwaige Wünsche in Bezug auf die Heizung stets dem Zugführer oder Schaffner mitzutheilen. Es lässt sich dadurch eine dauernd gleichmässige Temperatur in den einzelnen Wagen erzielen. Bei ausnahmsweise langen Zügen, bei welchen die Wirkung der Dampfheizung für die letzten Wagen nur eine sehr geringe ist, wird am Schlusse des Zuges ein Wagen eingestellt, in welchem Dampf erzeugt und in entgegengesetzter Richtung in die Leitungsröhren geführt werden kann.

Rauchen in den Kupees I. Klasse.

Nach den bisher bei den Preussischen Staatseisenbahnen bestehenden Bestimmungen ist das Tabak- und Cigarrenrauchen in der I. Wagenklasse, insofern nicht besondere Rauchkupees dieser Klasse im Zuge vorhanden sind, nur dann gestattet, wenn sämmtliche Mitreisende in demselben Kupee damit einverstanden sind. Zur Vermeidung der daraus entstehenden Unzuträglichkeiten sind nunmehr von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten folgende präzisirten Bestimmungen erlassen worden: 1. Befinden sich in einem Zuge 2 Kupees I. Klasse, so ist je eins für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen. 2. Sind in einem Zuge mehr als 2 Kupees I. Klasse vorhanden, so ist nicht mehr als der dritte Theil der vorhandenen Kupees als Rauchkupees, die übrigen Kupees sind als Nichtrauchkupees zu bezeichnen, soweit nicht auch die Einrichtung von Damenkupees in Frage kommt. 3. In den Nichtrauchkupees und in den Damenkupees I. Klasse ist, wie in den betreffenden Kupees der übrigen Klassen, das Rauchen auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gestattet. Bei den Kurswagen, welche nur ein Kupee I. Klasse führen, bleibt das bisherige Verfahren bestehen.

Kölner Bahnhofsbauten.

Die „Köln. Ztg.“ bestätigt es, dass die Bauarbeiten zur Vollendung des Umbaues der Kölner Bahnanlagen zur Zeit einen so lebhaften Fortgang nehmen, dass die Eröffnung des Bahnbetriebes auf der östlichen Hälfte des neuen Hauptbahnhofes in der Mitte dieses Monats gesichert erscheint. Freilich werden bis dahin noch mancherlei Arbeiten zu bewältigen sein, und nicht die am meisten ins Auge fallenden grösseren Arbeiten sind es, welche die Hauptschwierigkeiten bereiten.

Gesetzentwurf, betr. die Herstellung neuer Bahnlinien in Oldenburg.

Wie wir bereits in Nr. 89 S. 868 d. Ztg. berichteten, soll nach der dem Landtage seitens der Grossherzoglichen Staatsregierung vorgelegten Gesetzentwürfe das Netz der Oldenburgischen Staatseisenbahnen durch die Herstellung folgender normalspuriger Bahnen untergeordneter Bedeutung weiter ausgebaut werden: a) von Lohne bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Bramsche mit einer Abzweigung nach Damme, b) von Vechta über Wildeshausen nach Delmenhorst, c) von Oldenburg nach Brake, d) von Nordenham nach Blexen, e) von Varel (Varelerhafen) über Blockhorn, Neuenburg, Zetel und Ellenserdamm (mit Abzweigung nach Ellenserdammersiel) nach Bockhorn.

Die Herstellung dieser Bahnen soll thunlichst innerhalb eines Zeitraumes von 6 Jahren erfolgen, die Ausführung der unter a, b, c und e aufgeführten Bahnen jedoch davon abhängig sein, dass die betheiligten Kommunalverbände die Verpflichtung übernehmen, neben der unentgeltlichen Bereitstellung des für die Bahn nebst Zubehör innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Bodens, dem Staat einen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Zuschuss zu den veranschlagten Baukosten zu leisten, und zwar für die unter a und b aufgeführten Bahnen von 15 %, für die unter c und e aufgeführten Bahnen von 20 %. Die Ausführung der unter a und b aufgeführten Bahnen ist ausserdem dadurch bedingt, dass vorgängig durch eine Verständigung mit der Königlich Preussischen Regierung die Weiterführung der Bahn Lohne-Landesgrenze auf Preussischem Staatsgebiet zum Anschluss an die Oldenburgische Staatsbahn Quakenbrück-Osnabrück gesichert wird.

Zur Bestreitung der Kosten der Herstellung der genannten Bahnen, soweit solche dem Staate zufallen bezw. zur Verzinsung und Tilgung der dieserhalb etwa aufzunehmenden Anleihen, sowie für später etwa zu beschliessende Erweiterungen des Netzes oder sonstige Ergänzungen, deren Kosten nicht aus dem Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung zu bestreiten sind, soll unter der Verwaltung des Staatsministeriums ein Eisenbahn-Baufonds errichtet und letzterer dotirt werden durch Ueberweisung von Zuschüssen aus der Landeskasse des Grossherzogthums und durch Ueberweisung desjenigen Antheils des jährlichen Betriebsüberschusses der Eisenbahnverwaltung, welcher sich nach Abführung der im Voranschlag der Finanzperiode festgestellten Summen an die Landeskasse und an den Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung ergibt. Welche Zuschüsse aus der Landeskasse dem Eisenbahnbaufonds überwiesen werden und welche Verwendungen aus letzterem erfolgen, bezw. welche Anleihen für Rechnung desselben etwa aufgenommen werden sollen, soll für jede Finanzperiode mit Zustimmung des Landtages festgestellt werden.

Bei Ausführung des vorstehenden Programms wird es sich überschläglich um folgenden, allmählich zu beschaffenden Bedarf an finanziellen Mitteln handeln: 1. für Lohne-Landesgrenze 1 035 000 ℳ, 2. für Landesgrenze-Hesepe 540 000 ℳ, 3. für die Dammer Zweigbahn 520 000 ℳ, 4. für Vechta-Wildeshausen-Delmenhorst 2 225 000 ℳ, 5. für Oldenburg-Brake 1 500 000 ℳ, 6. für die sog. Vareler Ringbahn 1 450 000 ℳ, 7. für Nordenham-Blexen 400 000 ℳ, zusammen 7 670 000 ℳ, wovon durch die betheiligten Kommunalverbände und Interessentenkreise (zu 1: 155 250 ℳ, zu 3: 78 000 ℳ, zu 4: 333 750 ℳ, zu 5: 300 000 ℳ

zu 6: 290 000 *M.*) aufzubringen sind 1 157 000 *M.*, sodass anderweitig zu decken bleiben 6 513 000 *M.* Da der Zeitpunkt der Inangriffnahme der Projekte 1, 3 und 4 von dem Abschluss der bei der Königlich Preussischen Regierung zu beantragenden Verhandlungen wegen der im Königlich Preussischen Staatsgebiet belegenen Anschlussstrecke Landesgrenze - Hesepe abhängig bleibt, so handelt es sich für jetzt nur darum, die Mittel für die Ausführung der Projekte 5, 6 und 7 mit zusammen 3 350 000 *M.* — 590 000 *M.* = 2 760 000 *M.* vorzusehen. Nach mässiger Schätzung darf angenommen werden, dass in der Finanzperiode 1891/93 die an den Eisenbahn-Baufonds abzuführenden extraordinären Betriebsüberschüsse der Eisenbahnverwaltung sich auf zusammen 7—800 000 *M.* belaufen werden, und wird ausserdem die aus den Kassenüberschüssen der Landeskasse dem Eisenbahn-Baufonds zu überweisende Summe von 200 000 *M.* berücksichtigt, so beziffert sich der in 1891/93 durch Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds zu deckende Antheil an den Baukosten auf rund 1 800 000 *M.*

Betriebseröffnungen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die von der Station Mügeln b/Pirna der Bahnlinie Dresden - Bodenbach nach Geising - Altenberg abzweigende neuerbaute 36,18 km lange schmalspurige Bahnstrecke (Müglitzthalbahn) ist am 18. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Die Haltepunkte Köttewitz, Dittersdorf bei Glashütte, Schüllermühle und Hartmannsmühle dienen lediglich der Personenbeförderung; auf den Haltestellen Weesenstein, Burckhardtswalde - Maxen, Häselich, Niederschlottwitz, Oberschlottwitz, Bärenhecke-Johnsbach, Bärenstein bei Glashütte und Lauenstein findet nur Personen- und beschränkter Güterverkehr statt, wogegen die Stationen Glashütte und Geising-Altenberg, desgleichen die Haltestelle Dohna für den Gesammtverkehr eingerichtet sind.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 20. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Elsenau-Rogasen zwischen Elsenau und Rombschin gelegene Haltestelle Stempuchowo für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Im Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) wird am 30. d. Mts. an der Bahnstrecke Wesel - Bocholt der Haltepunkt Blumenkamp für den Personenverkehr eröffnet werden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnstrecke Rottweil-Villingen belegene Haltepunkt Mühlhausen ist am 10. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Sachsen-Meiningen: Aus dem Landtage.

Der Landtag gab die Zustimmung zur Aufhebung einer Bestimmung des Gesetzes vom 11. März 1882 über Benutzung der Strassen zur Anlage und zum Betrieb von Eisenbahnen, wonach dieses Gesetz mit dem 31. Dezember d. J. ausser Wirksamkeit treten sollte.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das für die Kommunalbesteuerung im Steuerjahr 1890/91 in Betracht kommende Reineinkommen der gesammten Preussischen Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen ist auf den Betrag von 170 329 503 *M.* festgestellt worden.

Von diesem Gesammteinkommen unterliegen nach dem Verhältniss der erwachsenen Ausgaben an Löhnen und Gehältern der Besteuerung a) durch die Preussischen Gemeinden 150 168 262 *M.*, b) durch die Preussischen Kreise 155 415 822 *M.*

Oberhessische Eisenbahnen.

Das Bahngebiet umfasste am Schlusse des Betriebsjahres 1889/90 208 km, von welchen 176 km als Hauptbahnen und 32 km als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden 27 Lokomotiven, 60 Personenwagen mit 2 570 Plätzen und 410 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 4 066 t. Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Bahn im Berichtsjahre 1889/90 zurückgelegt 648 834 Nutzkm bezw. 726 201 Lokomotivkm. Auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven im ganzen 648 834 Nutzkm bezw. im ganzen bezüglich der Kosten der Züge 765 877 Lokomotivkm geleistet. Die eigenen Personenwagen haben durchlaufen im eigenen Betriebe der Bahn 2 549 738 Achskm, während von den eigenen und fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahn 2 551 466 Achskm zurückgelegt wurden. Die eigenen Lastwagen haben durchlaufen a) im eigenen Betriebe der Bahn 4 336 967 Achskm, b) auf fremden Bahnen, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn 5 407 222 Achskm, zusammen 9 744 189 Achskm, bezw. die eigenen und fremden Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 7 002 264 Achskm.

Im Berichtsjahre wurden befördert 846 197 Personen auf 16 178 908 Personenkm, 1 068 t Gepäck auf 42 569 tkm und 371 407 t Güter aller Art (ausschl. Postgüter) auf 13 097 725 tkm. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 77 784 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 0,3 %, auf die II. Wagenklasse 9,8 %, auf die III. Wagenklasse 85,8 % und auf Militärs 4,1 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 62 969 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,4 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) a) die Stückgüter usw. 8,4 %, b) die Wagenladungsgüter 87,3 %, auf die frachtpflichtigen Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 0,1 % und auf die lebenden Thieren 3,8 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 546 316 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 2 627 *M.*, aus dem Güterverkehre 705 807 *M.* bezw. für das Kilometer mittlerer Betriebslänge 3 393 *M.* und aus sonstigen Quellen 51 322 *M.*, überhaupt 1 303 445 *M.*, d. i. auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 6 267 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 41,9 %, aus dem Güterverkehr 54,2 % und aus sonstigen Quellen 3,9 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 132 386 *M.* oder für das Kilometer Betriebslänge 636 *M.*, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 382 116 *M.* (für das Kilometer Betriebslänge 1 835 *M.*), für den Verkehrsdienst 190 048 *M.* (für das Kilometer Betriebslänge 914 *M.*) und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 264 076 *M.* (für das Kilometer Betriebslänge 1 270 *M.*), zusammen 968 626 *M.*, d. i. für das Kilometer Betriebslänge 4 657 *M.*, für das Nutzkilometer 1,49 *M.* und für das Wagenachskilometer 0,98 *ℳ*. Von den Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 13,7 %, auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 39,4 %, auf den Verkehrsdienst 19,6 % und auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 27,3 %. Die Betriebsausgaben betrugen 74,3 % der Betriebseinnahmen.

Von dem 331 819 *M.* betragenden Ueberschusse, welcher einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 0,86 % entspricht, wurden 9 226 *M.* zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen verwendet und der Rest von 325 593 *M.* an die Staatskassen abgeführt.

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Die unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona stehende Kreis Oldenburger Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft ist, besteht aus der 23,12 km langen Strecke von Neustadt i. H. bis Oldenburg i. H. Dieselbe wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

Im Betriebsjahre 1889/90 wurden befördert 76 565 Personen, 326 t Gepäck und 24 369 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 45 881 *M.*, mithin auf das Kilometer Betriebslänge 1 995 *M.*, aus dem Güterverkehr 48 109 bezw. 2 092 *M.* und aus sonstigen Quellen 4 416 *M.*, zusammen 98 406 *M.*, d. i. auf das Kilometer Betriebslänge 4 279 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 46,6 %, aus dem Güterverkehr 48,9 % und aus sonstigen Quellen 4,5 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 9 636 *M.*, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 13 031 *M.*, für den Verkehrsdienst 16 708 *M.* und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 15 571 *M.*, zusammen 54 946 *M.*; mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 43 460 *M.*, welcher in Hundertheilen des verwendeten Anlagekapitals 3,84 beträgt.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 47 114 *M.* ist wie folgt verwendet worden: 3 % Dividende an das 1 200 000 *M.* betragende Stamm-Aktienkapital mit 36 000 *M.*, Ueberweisung an den Reserve- bezw. Erneuerungsfonds 7 677 *M.*, Staatssteuer 923 *M.*, während der Rest von 2 514 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen worden ist.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Die Tagesordnung der am 20. d. Mts. in Nürnberg abzuhaltenden XI. Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ist eine sehr reichhaltige. Es handelt sich dabei u. a. um Vorschriften für die betriebssichere Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen, um solche über die Hergabe und Verwendung von Befestigungsgeräthschaften, um die Aufstellung von Kostenrechnungen für die Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften, um Mitheranziehung des Gewichts der eisenbahnseitig hergeliehenen Wagendecken bei der Frachtberechnung, um Abänderung der Vorschriften über den Verkehr mit reichs- und landessteuerpflichtigen Gegenständen, um die Verwendung einheitlicher Muster zur Bezettelung der Stückgüter und Wagen, sowie um Aenderung der zusätzlichen Bestimmungen zum Militärtarif. Zu der letztgenannten Angelegenheit hat der

Ausschuss den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, betreffend die Beförderung von Offizieren in der II. Wagenklasse zum Satze von 5 ₰ für das Kilometer, auf Grund des Entlassungs- und Einberufungsschreibens, abgelehnt.

Die Rohrpostanlage in Berlin

hat, wie das „D. Tgbl.“ berichtet, einen Zuwachs von 7 km Röhren erhalten und zählt nunmehr 41 Betriebsstellen mit einer Gesammtlänge von 68 km Röhren.

Aus Frankreich.

Die Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik.

Das Jahr 1892, welches den gesammten Bestand der wichtigsten Handelsverträge Europas in seinen Grundfesten zu erschüttern droht, wirft bereits seine dunklen Schatten vor sich her und zwingt die Staaten, an eine andere als die alte, tief eingebürgerte Grundlage der Zoll- und Handelsverträge zu denken. Auch in Frankreich ist man der grossen Frage näher getreten und hat zunächst die Ansicht des Handels- und Gewerbestandes über den Vortheil oder die Nutzlosigkeit der Erneuerung der Handelsverträge mit den fremden Staaten kennen zu lernen gesucht; zu diesem Zweck hat der Ober-Handelsrath (conseil supérieur du commerce) den Handelskammern (chambres de commerce), den Kunstgewerbekammern (chambres consultatives des arts et manufactures) und den Rechtsverbänden (syndicats) einen von ihnen zu beantwortenden Fragebogen vorgelegt. Bei der Aufstellung desselben war der Ober-Handelsrath in der Erkenntniss, dass die Eisenbahntarife die Wirkung von Schutzzöllen völlig aufzuheben vermögen, sich durchaus darüber klar, dass eine Neuregelung der Zolltarife ohne gleichzeitige Prüfung der Eisenbahntarife ohne Nutzen sei und nahm deshalb folgende Frage auf: „Gibt es unter den Tarifen unserer Eisenbahngesellschaften solche, die zu Eurem Schaden den fremden Wettbewerb begünstigen, und welche sind dies?“

Das „Journal des transports“ erinnert daran, dass bereits im Jahre 1884 der damalige Minister Raynal durch die Handelskammern eine — allerdings ergebnisslos verlaufene — Untersuchung anstellen liess, um diejenigen Einfuhrtarife, welche den Schutzzöllen die Waage hielten, aufzuheben, vorausgesetzt, dass sie nicht durch den Wettbewerb des Wasserweges bedingt wurden. Heute, wo der Schutzzollgedanke im Schoosse des Parlaments durchaus vorwiegt, fragen die Verfasser des Fragebogens nicht mehr danach, ob auch etwa der Wettbewerb des Wasserweges der Seine, der Loire, des Rhone-, des Mittel-, Nord-, Ost- oder Südkanals die ermässigten Eisenbahntarife bedingt, sondern stellen die Frage so, dass sie die unausgesprochene Absicht enthält, alle Eisenbahntarife, welche die Einfuhr des Auslandes zu Ungunsten des Französischen Handels- und Gewerbestandes begünstigen, aufzuheben. Von den jetzigen Tarifen begünstigen sehr viele die Einfuhr fremder Waaren, weil eben die Französischen Eisenbahngesellschaften die weitgehenden Zugeständnisse des Auslandes zu Gunsten der Französischen Ausfuhrgeschäfte durch gewisse Opfer zu Gunsten der ausländischen Einfuhrgeschäfte haben erkaufen müssen; es wäre daher sinnlos, annehmen zu wollen, dass sich sämmtliche Einfuhrtarife ohne Nachtheil für die Französische Ausfuhr aufheben lassen.

Es hat auch keine der betheiligten Gruppen daran gedacht, die einfache Aufhebung aller auf Gegenseitigkeit beruhenden zwischenstaatlichen Tarife zu verlangen, dagegen hat die grosse Mehrzahl (88 Handelskammern, 36 Kunstgewerbekammern und 119 Rechtsverbände) die Forderung aufgestellt, dass die fremden Waaren auf den Französischen Bahnen nicht zu niedrigeren Sätzen als die gleichartigen inländischen Erzeugnisse befördert werden. Sonderbarerweise haben sich diesem Wunsche auch die Handelskammern der Häfen Bordeaux, Bayonne, Boulogne, Brest, Caen, Calais, Cherbourg, Dünkirchen, Fecamp, Rochefort, Rouen, Saint-Nazaire und Treport, deren Interesse sich doch schwerlich mit einer Erschwerung der Einfuhr vereinen lässt, angeschlossen, während sich diejenigen der nicht weniger bedeutenden Häfen Marseille, le Havre, Dieppe, Nantes, Cette, la Rochelle u. a. entgegengesetzt ausgesprochen haben; die Handelskammern von Alençon, Bethune, Besançon, Honfleur, Nevers, Guimper und Roanne haben sich zu dem widersinnigen Verlangen verstiegen, sämmtliche Einfuhrtarife aufzuheben, trotzdem aber die Ausfuhrtarife noch weiter auszudehnen. Mehrere Handelskammern, besonders diejenigen von Agen, Dieppe und Laval, sowie die Kunstgewerbekammer von Mayenne haben daran gedacht, dass es ungerecht sein würde, den Eisenbahngesellschaften zu verbieten, durch Erstellung von ermässigten Einfuhrtarifen an einem Verkehr theilzunehmen, den die gleichlaufenden Schiffahrtsstrassen ohne Hinderniss vermitteln, und behufs Gleichstellung beider Verkehrsarten die Einführung einer Schiffahrtsabgabe vorgeschlagen.

Die vom Ober-Handelsrath gestellte Frage hat auch zu mehreren anderen, nicht streng zur Sache gehörigen und vielfach sehr verschwommenen Anregungen Anlass gegeben, von denen wir nur eine der Wiedergabe werth halten. 13 Handelskammern haben den Wunsch ausgesprochen, dass die Durchfuhrtarife zu Gunsten der Zwischenstationen den Einfuhrtarifen gleich behandelt würden. Dieser Wunsch findet indessen bereits seine Erledigung durch eine von den Eisenbahngesellschaften infolge der Verträge von 1883 dem Minister überreichte gleichlautende Erklärung, durch welche sie der Aufsichtsbehörde das Recht einräumen, jederzeit zu verlangen, dass die mit anderen Verwaltungen vereinbarten Durchfuhr-Verbandstarife gleichzeitig Ausfuhrtarife sind, so dass die für die Durchfuhr bestimmte Gesammtfracht auch auf Sendungen nach dem Auslande Anwendung findet, welche aufgegeben werden: 1. auf irgend einer zwischen der Ein- und Austrittsstation gelegenen Zwischenstation der Durchfuhrlinie, und 2. auf jeder an einer Zweigbahn bis zu 50 km seitwärts der Durchfuhrlinie gelegenen Station, welche von der Austrittsstation nicht so weit als die Eintrittsstation entfernt ist. Damit besitzt der Minister der öffentlichen Arbeiten ein anerkanntes Recht, den in Rede stehenden Wunsch zu befriedigen.

Eröffnung von Strecken.

1. Am 25. Oktober ist die Lokalbahn Forcalquier-Volx-Apt (53,452 km) mit den Zwischenstationen bezw. Haltestellen Mane, Saint Maime-Dauphin, Lincel-Saint Martin, Reillanne, Cereste, Viens, Saint Martin de Castillon und Saignon eröffnet worden.

2. Am 27. Oktober ist die Lokalbahn Pissos-Parentis (25,578 km) mit den Zwischenstationen Liposthey und Ychoux eröffnet worden.

3. Am 27. Oktober ist die Lokalbahn Tartas-Linxe (40,056 km) mit den Zwischenstationen Bégaar, Lesgor, Laluque, Taller und Castets eröffnet worden.

4. Am 1. d. Mts. hat die Departements-Eisenbahngesellschaft die Lokalbahn Yssingeaux-La Voûte sur Loire (22,081 km) mit den Zwischenstationen bezw. Haltestellen Bessamorel-Saint Julien du Pinet, Rosières und Beaulieu dem öffentlichen Verkehre übergeben.

5. Am 8. d. Mts. hat die Südfranzösische Eisenbahngesellschaft von der Linie Draguignan-Grasse die Reststrecke Montauroux-Grasse (18.611 km) mit der Zwischenstation Peymeinade und der Haltestelle Saint Jacques in Betrieb genommen.

Zufuhrlinie zum Pyrenäentunnel.

Von den beiden der Verwirklichung entgegengehenden Pyrenäenanschlüssen entspricht derjenige, welcher das Gebirge in der Richtung Toulouse-Lerida durchbricht, vornehmlich dem Französischen Interesse, weil er den Franzosen eine vom Seewege möglichst unabhängige Verbindung nach Algerien verschafft (vgl. die Mittheilungen in Nr. 79 S. 795 Jahrg. 1889 d. Ztg). Die bisherige Schnellzugsverbindung zwischen Paris und Toulouse führt über Orléans, Châteauroux, Limoges, Nexon, Brive, Capdenac, Lexos und Gaillac; sie ist namentlich von Nexon bis Toulouse wegen ihrer starken Steigungen wenig für den Schnellzugsverkehr geeignet, besitzt nur ein Geleise und beschreibt einen ziemlich bedeutenden Bogen nach Osten. Man hat daher beschlossen, eine doppelgeleisige und bezüglich der Steigungsverhältnisse günstigere Abkürzungslinie zu bauen, welche von der jetzigen Linie in Limoges abzweigt, östlich der Strecke Limoges-Nexon-St. Yrieix-Brive das Gebirge überschreitet, in Brive die bisherige Linie kreuzt, um westlich der Strecke Brive-Capdenac-Lexos-Toulouse über Gourdon und Cahors nach Montauban zu führen, wo die schon bestehende Südbahnstrecke Montauban-Toulouse anschliesst. Von dieser Abkürzungslinie ist bisher die Strecke Montauban-Cahors dem Verkehre übergeben; auf der Strecke Cahors-Brive fand am 22. Oktober die staatliche Besichtigung statt, so dass die Eröffnung in kurzem bevorsteht, während die schwierigste Strecke Brive-Limoges noch nicht fertiggestellt ist. Indessen wird schon durch Eröffnung der Linie Montauban-Cahors-Brive unter vorläufiger fernerer Benutzung der Strecke Brive-St. Yrieix-Nexon-Limoges die Verbindung zwischen Paris und Toulouse ganz bedeutend abgekürzt.

Antrag auf Aufhebung der Personen- und Eilgutsteuer.

Am 27. Oktober brachte der Abgeordnete Emile Jamais in der Kammer die Aufhebung der Personen- und Eilgutsteuer (impôt sur la grande vitesse) in Anregung; er wies darauf hin, dass diese Steuer im Jahre 1874 als ein Aufschlag von 10% auf die Personenfahrpreise und die Frachtsätze der mit Personenzugsgeschwindigkeit beförderten Güter geschaffen sei, jetzt aber 23,2%, also mehr wie in jedem andern Lande betrage, während die Französischen Tarife an und für sich schon höher als in den meisten Ländern seien. Die Aufhebung oder Ermässigung der Steuer werde dem Lande eine doppelte Erleichterung verschaffen, da neben der Ermässigung der Fahrpreise um den erlassenen Steuerbetrag die Eisenbahngesellschaften durch die

Verträge von 1883 verpflichtet seien, die Fahrpreise II. und III. Klasse entsprechend der Steuerermässigung herabzusetzen. Eine solche Maassregel werde daher die befruchtendste Wirkung auf den Handelsverkehr und den wirthschaftlichen Aufschwung des Landes üben.

In seiner Erwiderung am 29. Oktober knüpfte der Finanzminister Rouvier daran an, dass die Verträge die Gesellschaften verpflichteten, die Fahrpreise III. Klasse um doppelt soviel, als der Steuernachlass betrage, zu ermässigen; wenn daher der Staat die Steuer von 22% abschaffe, so müsse die Gesellschaft die Fahrpreise III. Klasse um (22 + 44) 66 %, also um zwei Drittel ermässigen. Er sei stolz darauf, seinerzeit diese ihm so oft vorgeworfenen Verträge von der Rednerbühne vertheidigt zu haben und würde es mit Freuden sehen, wenn deren bezügliche Bestimmung in Kraft treten könne; leider aber gestatte die Lage des Staatsschatzes nicht, eher auf die Personen- und Eilgutsteuer zu verzichten, bis das Gleichgewicht im Staatshaushalt hergestellt ist.

Am 30. Oktober griff der Abgeordnete Camille Pelletan nochmals den Gegenstand auf und hob namentlich hervor, dass die Aufhebung der Steuer nicht nur dem Personen-, sondern auch dem Eilgutverkehr einen ungeahnten Aufschwung verleihen werde, weil die Lebensmittel, Frühgemüse und Obst bei niedrigeren Sätzen nicht nur auf den Märkten der grossen Französischen Verbrauchsmittelpunkte, sondern auch wie früher im Auslande Absatz finden würden, wobei die nothleidende Landwirthschaft eine wesentliche Unterstützung erhalte.

Der Finanzminister gab hierauf die Erklärung ab, dass nur neue Steuern die Aufhebung der Personen- und Eilgutsteuer möglich machen können.

Bekanntlich bildet aber die Einführung neuer Steuern den grossen Streitgegenstand zwischen dem Abgeordnetenhause und dem Finanzminister, welcher leicht die Stellung des letzteren erschüttern kann.

Aus Italien.

Betrieb.

Mittelmeerbahnen. Betriebsabschluss für 1889/90. Nach den endgültig festgesetzten Rechnungsbelägen, wie sie der Hauptversammlung der Aktionäre vorzulegen sind, belief sich die Roheinnahme auf 121 601 074 L., der Antheil der Gesellschaft daran auf 81 319 381 L., einschl. des kilometrischen Zuschusses von je 3 000 L. für die mittlere Länge des Ergänzungsnetzes. Die Betriebsausgabe wurde auf 79 508 776 Lire festgesetzt. Der Abschluss weist in Gutschrift einschl. der Miethe für Gesellschafts-Rollmaterial 10 781 415 L., in Belastung 2 228 791 L. nach, dergestalt, dass ein Reinertrag von 8 552 624 L. gestattet, den Aktionären ausser der laufenden 5% Verzinsung auf jede Aktie erster Ausgabe noch eine Dividende von 4 L. zu zahlen.

Für das neue Betriebsjahr verspricht der Verkehr sich noch ergibiger zu gestalten, nachdem für die drei ersten Monate desselben an Roheinnahme 30 987 467 L. zu verzeichnen waren, wovon auf das Stammnetz 29 230 619 L. entfallen.

Staatseinnahme. Die Verwaltung des Staatsschatzes gibt an, dass sie aus dem letzten Betriebsjahre als Antheil der Regierung aus dem Eisenbahnbetriebe erhalten habe: vom Mittelmeernetz 32 789 225 L., vom Adrianetz 27 689 565 L. und vom Sizilischen Netze 180 976 L., zusammen 59 379 026 L. — Während der gleichen Zeit wurden an Staatsgarantie in Gestalt des kilometrischen Zuschusses 42 319 615 L. gezahlt, d. h. 1 091 352 L. mehr als im Vorjahre.

Bauten und Entwürfe.

Statistik der Bauten. In der Zeit vom 1. Januar 1871 bis zum 30. Juni 1889 wurden im ganzen 1 830 730 998 L. oder im Jahresdurchschnitt von 93 883 641 L. für Eisenbahnbauten Italiens verausgabt; es sind hierbei 3 Zeiträume zu unterscheiden:

1871—1879 einschl. im ganzen 438 354 581 oder 50 928 287 L. Jahresdurchschnitt;

1880—1884/85 einschl. zusammen 472 425 571 oder 85 930 104 Lire Jahresdurchschnitt;

1885/86—1888/89 mit 899 950 846 L. oder einem Durchschnitt von 224 987 711 L. auf das Jahr.

Von obiger gesammten grossen Bausumme hat der Staat 19,78 % aus seinen ordentlichen Einnahmen bestritten und 80,22 % sind durch Verausgabung von Rentenbriefen bezw. Eisenbahnanleihen gedeckt worden. — Nach den einzelnen Jahren geordnet, wurden in 1871 377 km erbaut, alsdann folgend 128, 491, 320, 260, 243, 50 km (in 1878), 120, 385, 180, 291, 418, 787, 534 km (1/6. 85—1/6. 86), 633, 422 und 913 km, insgesammt 6 530 km. — Vom 1/1. 1880 bis zum Schluss des Betriebsjahres 1889/90 wurde die gesetzlich bestimmte runde Summe von 1 300 000 000 L. zu Eisenbahn-Bauzwecken verausgabt.

Ferrania-Altare. Für diese Bahn, welche von Ferrania (an der Linie Savona-Bra-Acqui) in einer Länge von nur 5 km nach der Landschaft Altare beabsichtigt ist, wurde bei einem Kostenanschlag von 350 000 L. eine Staatsbeihilfe von 3 000 L. auf das Kilometer vom Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten zugesagt.

Chiavenna-Castasegna-Schweizer Grenze. Seitens der Provinz Sondrio wird die Gestattung zum Bau sowie die Zahlung einer einmaligen Beihilfe von 50 000 L. warm befürwortet, jedoch mit dem Anfügen, dass, wenn diese internationale Linie zum 1. Januar 1894 dem Verkehr überwiesen werden soll, die Eröffnung der Strecke Lecco-Colico bis dahin unbedingt geschehen müsse, sowie mit dem Antrage auf Errichtung eines Grenz-Zollamtes in Chiavenna.

Messina-Patti-Cerda. Für die Neubaustrecken ab Cefalù bis Zappula ist in ersterem Ort eine neue Baudirektion eingesetzt worden.

Casale-Matera (Basilicata). Die Länge dieser Abzweigung von der Haltestelle Casale der Neubaulinie Ponte Sa. Venere-Gioja, deren Eigenthümerin die Gemeinde Matera ist, beträgt 18,9 km und die Kosten werden auf 1 665 000 L. (d. i. 88 106 L. auf das Kilometer) veranschlagt. Das Gelände ist etwas schwierig gestaltet, obwohl nur ein Viadukt von 75 m und eine Brücke von 15 m Länge, beide in Metall, erforderlich werden. Die Provinz Basilicata und die Stadt Matera bewilligen einen Zuschuss von je 18 000 L. auf das Kilometer für 70 Jahre, und wünschen auf gleiche Dauer eine Staatsbeihilfe von 3 000 L. Matera ist Kreishauptort sowie Gerichtssitz mit über 18 000 Einwohnern.

Tram- und elektrische Bahnen.

Elektrische Bahn Lodi-Borghetto-Chignolo Po. Die Vorarbeiten sind beendigt und der Bau in Angriff genommen.

Bahnen und Trams der Provinz Emilia (Bologna-Bozzano-Vignola). Für das abgelaufene Betriebsjahr wurde nach Ausloosung bezw. Tilgung auf jede Aktie eine Dividende von 5 L. gezahlt.

Elektrische Bahn Florenz-Fiesole. In den ersten Tagen nach Wiedereröffnung bis S. Domenico (19. Oktober) war der Zudrang ein so ungemein grosser, dass mehr als ein Wagen gleichzeitig abgelassen und bis in späte Abendstunde bei elektrischer Beleuchtung gefahren werden musste.

Vermischtes.

Postpackete, Gewicht derselben. Bezüglich der angeregten Erhöhung des Meistgewichtes dieser Päckereien auf 5 kg ist eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen worden.

Inzwischen hat das Ministerium für Post- und Telegraphenwesen auf Wunsch der 3 grossen Eisenbahnnetze eine Uebersicht über die allgemeine Bewegung von Postpacketen veröffentlicht. Nach derselben wurden befördert:

Betriebsjahr	Anzahl	darunter mit Werthangabe	
		Anzahl	Werth L.
1885/86	5 344 738	5 383	928 422
1886/87	5 670 670	20 865	5 512 732
1887/88	5 972 577	26 181	5 374 074
1888/89	6 219 658	44 835	4 468 896
1889/90	6 494 402	81 471	14 241 322

Personalien. Alfred Baccarini, durch 5 Jahre bis Ende Mai 1883 Minister der öffentlichen Arbeiten, geboren 1826, ist in der Nacht vom 2. zum 3. Oktober gestorben. Als Politiker, Volkswirth, Techniker und Schriftsteller hervortretend, hat er Vieles und Grosses geleistet, auch für das Eisenbahnwesen Italiens. Der „Monitore" widmet ihm einen warm empfundenen, wohlverdienten Nachruf.

Italiens Handelsflotte in 1889. Nach einem Bericht an den Finanzminister betrug am Jahresschlusse 1889 die seemännische Bevölkerung 202 083 (gegen 1888 mehr 3 746) Mann; ferner wurden im Jahre 354 neue Schiffe vom Stapel gelassen mit 12 518 t Gehalt (roh, 11 615 t genau) und 4 038 342 L. Werth, während Schiffe mit rund 19 000 t Raumgehalt noch im Bau verblieben. Zu Anfang des Jahres zählte man 6 442 Segelschiffe mit 642 225 t Raum und 279 Dampfer mit 182 249 t. Die Vermehrung des Raumgehaltes der Dampfer in Italien seit 1875 wird auf 218 pCt. beziffert, während sie in England im gleichen Zeitraume nur 144 pCt. betrug.

Durch Schiffbruch kamen 94 Personen von Schiffsbesatzungen ums Leben, bedeutend weniger als in früheren Jahren.

St.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 11. November 1890 berichtete Herr Geheimer Baurath Täger namens des für die Beurtheilung der im April v. J. gestellten Preisaufgabe vom Verein gewählten Ausschusses. Die Preisaufgabe lautete: „Welche Vortheile und Nachtheile würde für die Deutschen Eisenbahnen eine Erhöhung der Tragfähigkeit der bedeckten und offenen Güterwagen über 10 t bei Massentransporten bieten?“ Von den eingegangenen beiden Bearbeitungen hat keine zur Gewährung des Preises empfohlen werden können. Die eine, in Englischer Sprache verfasst, behandelt die Aufgabe von dem einseitigen Standpunkte des Wagenbaues und streift kaum die tarifarische und wirthschaftliche Seite der Frage. Sie musste, weil für die Bearbeitung die Deutsche Sprache vorgeschrieben war, überdies schon aus formellen Gründen vom Wettbewerb ausgeschlossen gelten. Die zweite Bearbeitung erschien in ihrer Gesammtheit nach Umfang, Inhalt und Gruppirung nicht ausreichend. Der Verein trat den Ausführungen des Ausschusses bei.

Herr Geheimer Ober Regierungsrath Dr. Gerstner vom Kaiserlichen Reichs-Eisenbahnamt hielt sodann einen Vortrag über das am 14. Oktober d. J. zu Bern durch die 5 kontinentalen Grossmächte und 4 Mittelstaaten abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. Es war, wie der Redner sich ausdrückte, ein Rundgang durch den Neubau des internationalen Eisenbahnfrachtrechts, an dessen Errichtung er selbst von den ersten Entwürfen an bis zur Krönung des Gebäudes mitzuwirken berufen war. (Wir behalten uns vor, den Vortrag demnächst vollständig mitzutheilen.)

Herr Regierungsrath Dr. Zimmermann sprach sodann über die von der Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen vorgenommenen Untersuchungen der neuen Goliathschienen, wobei keine anderen Fehler gefunden sein sollen, als die, welche auch den gewöhnlichen 38 kg schweren Schienen anhaften. Insbesondere will man bei den Bruchproben im Innern des Schienenkopfes nicht die Krystalle gefunden haben, welche beispielsweise Herr Geheimer Bergrath Dr. Wedding in seiner im April d. J. dem Verein gemachten Mittheilung nachgewiesen hatte. Die schwere Schiene hat — etwa mit Ausnahme der Befestigungsweise — einen den gehegten Erwartungen entsprechenden Oberbau gegeben.

Als einheimische Mitglieder werden aufgenommen die Herren: Regierungs- und Baurath Büttner, Eisenbahndirektor Diefenbach, Bauinspektoren Seeliger, Gier, Strasser und Regierungsbaumeister Leschinsky.

Bücherschau.

J. Neumann und E. Freystadt, Jahrbuch der Berliner Börse. 1890—1891. XII. Ausgabe. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Kapitalisten. Berlin 1890. E. S. Mittler & Sohn (Kochstrasse 68). Preis 10 ℳ.

Das durch die übersichtliche Zusammenstellung des reichen Materials und durch die Zuverlässigkeit der Angaben in den weitesten Kreisen bekannte Jahrbuch hat bei seiner zwölften Wiederkehr seinen alten Ruf zu wahren gewusst.

(Diese zwölfte Ausgabe ist den Manen des verstorbenen Präsidenten des Reichsbankdirektoriums v. Dechend gewidmet und mit dessen künstlerisch ausgeführtem Bildnisse geschmückt.)

Obgleich die Berichterstattung noch alle wenige Tage vor dem Erscheinen eingegangene Informationen umfasst, sind doch Nachträge, welche die Uebersichtlichkeit derartiger Werke immer stören, gänzlich vermieden worden.

Selbstverständlich wird in dem sehr empfehlenswerthen Werke auch über die Eisenbahnpapiere des In- und Auslandes, welche an der Berliner Börse gehandelt werden, wieder in der bekannten übersichtlichen, knappen Form eingehend (S. 476—600) referirt.

Heusinger von Waldegg's Eisenbahntechniker-Kalender. 18. Jahrgang 1891. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, Königlichem Regierungs-Baumeister bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover. Als Brieftasche elegant in Leder gebunden. Mit geheftetem 2. Theile und einer neuen Eisenbahnkarte. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden. Preis 4 ℳ.

Der v. Heusinger-Meyer'sche Kalender bringt unter Berücksichtigung der neuesten Fortschritte der Technik das Wichtigste aus allen Zweigen der Eisenbahntechnik, um dem Ingenieur als Nachschlagebuch zu dienen.

Die Eintheilung des Kalenders ist die gleiche wie im vorigen Jahre geblieben. In den gebundenen Theil ist nur das aufgenommen, was der Techniker hauptsächlich auf dem Bauplatze und der Strecke braucht: Formeln aus der Mathematik, mathematische, technische und physikalische Tabellen und Preise und Abmessungen von Hochbauarbeiten. Die in dem gehefteten Theile enthaltenen Abschnitte bilden eine Ergänzung zu den technischen Lehrbüchern, sie beziehen sich namentlich auf Preisangaben und Abmessungen ausgeführter Bauwerke.

Die einzelnen Kapitel sind grösstentheils umgearbeitet und durch praktische Notizen und Preisangaben vermehrt. — Der Theil „Gesetze und Normen“ enthält die für den Techniker wichtigsten Bestimmungen. Die technischen Vereinbarungen sind den neuesten Beschlüssen gemäss umgeändert worden.

Die „technische Statistik“ umfasst die Hauptbahnen, Sekundärbahnen und Pferdebahnen und die Fabriken für Eisenbahn Bedarfsgegenstände von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, der Niederlande und Luxemburg; dieselbe wird alljährlich ergänzt und berichtigt, so dass sie ein getreues Bild der Bahnverhältnisse dieser Länder bietet.

In der Personalstatistik sind die Beamten der Bahnen, welche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, sowie der Schweizer Bahnen verzeichnet. Das Verzeichniss der Bahnmeister ist auf alle Deutsche Bahnen ausgedehnt. — Einer besonderen Empfehlung bedarf das altbewährte Nachschlagebuch nicht.

Ingenieurkalender für Strassen-, Wasserbau- und Kulturingenieure. 18. Jahrgang 1891. Herausgegeben von A. Rheinhard, Baurath bei der Königlichen Ober-Finanzkammer in Stuttgart und technischem Referenten für Strassen-, Wasser- und Brückenbau. Mit Eisenbahnkarte und zahlreichen Abbildungen im Text. Elegant gebunden mit gehefteter Beilage. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 ℳ.

Auch die Eintheilung dieses gehaltvollen Kalenders ist dieselbe geblieben wie im vorigen Jahre; die meisten Kapitel sind aber mit Zusätzen und Nachträgen versehen und theilweise umgearbeitet, so insbesondere die Abschnitte Preisentwickelungen von Hochbauarbeiten und Hydraulik. Die Tafel der Quadrate, Kuben, der Quadrat- und Kubikwurzeln ist bis zur Zahl 1000 ausgedehnt und eine Lohntafel aufgenommen worden. Dagegen hat die geplante vollständige Umarbeitung des Kapitels „Elektrotechnik“ auf das nächste Jahr verschoben werden müssen.

In der Personal- und technischen Statistik sind die Verzeichnisse des Lehrerpersonals für den Strassen-, Wasser- und Eisenbahnbau und deren Hilfsfächer an technischen Hochschulen sowie der in öffentlichem Dienst stehenden Strassen- und Wasserbau-Ingenieure in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz entsprechend geändert und vervollständigt worden.

A. Brunner, Von München nach Glasgow. In Ergänzung unserer in voriger Nummer S. 881 mitgetheilten Notiz theilen wir noch nachträglich mit, dass Exemplare dieses Sonderabdruckes nicht nur durch den Verlag von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8 (welcher gegen Einsendung des Betrages von 60 ₰ in Briefmarken die kleine Broschüre franko versendet), sondern auch durch jede Buchhandlung bezogen werden können.

Von den **„Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“**, redigirt von Dr. W. Beumer, ist soeben Heft 9, 10, 11 und 12, welches einen stattlichen Band bildet, erschienen. Dasselbe enthält zunächst eine Zusammenstellung des gegenwärtigen Wortlautes des Gesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883, mit demjenigen, welcher sich aus dem die Abänderung dieses Gesetzes betreffenden Gesetzentwurf ergiebt. Der letztere Entwurf findet sodann eine besondere Besprechung, in welcher namentlich gezeigt wird, inwieweit die Anträge des Vereins zur Krankenkassengesetz-Aenderung Würdigung gefunden haben. Einen bemerkenswerthen Beitrag zur Gewerbegesetznovelle enthält ein fernerer Artikel, der das Gutachten des Vereins und der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller zu diesem augenblicklich im Vordergrunde des Interesses stehenden Gesetzentwurf zum Abdruck bringt. Das Heft enthält ferner die Glückwunschadresse des Vereins zum 50jährigen Jubiläum des Eisenbahn-Direktionspräsidenten Rennen und die Antwort des letzteren auf diese Adresse, einen Bericht über die Ausschusssitzung des Deutschen Handelstages zu Hamburg, einen Artikel zum Verständniss der Invaliditäts- und Altersversicherung sowie über unsere Arbeiterschutzpolitik und die Mac Kinley-Bill. Es schliesst mit einer reichhaltigen Bücherschau, welche eine Uebersicht über die Neuheiten der nationalökonomischen Litteratur gibt, und legt aufs neue Zeugniss von der umfassenden Thätigkeit ab, welche der wirthschaftliche Verein entfaltet.

Personalnachrichten.

Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wählte an Stelle des verstorbenen Generalkonsuls Wachsmuth aus Leipzig Dr. Ritter von Rilke zum Präsidenten und Baron Theodor Liebig zum Vizepräsidenten. In den Verwaltungsrath wurde Konsul Alfred Thieme (jetziger Präsident des Aufsichtsraths der Leipziger Kreditanstalt) gewählt.

Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin.

Dem Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Friedrich Lenz in Stettin ist von Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin der Titel „Geheimer Kommerzienrath“ verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. An- und Vermiethung von Wagen.

40 bedeckte Güterwagen werden sofort oder bis zum 1. April 1891 zu leihen gesucht. (2488)

Franko-Offerten an die Direktion der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft in Gennep (Holland).

2. Güterverkehr.

Tarif für den direkten Güterverkehr nach Sosnowice W. W. E. An Stelle der in dem zweiten Nachtrage zu dem oben bezeichneten Tarif (Seite 4 und 5) vom 1. Mai 1889 enthaltenen Uebersicht der Gebühren für die zollamtliche Abfertigung der Güter durch die Zollagenturen der Russischen Eisenbahnen ist vom 1. September d. J. ab ein anderweiter Gebührentarif in Kraft getreten, über welchen die an dem oben genannten Tarif betheiligten Güter-Abfertigungsstellen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 18. November 1890. (2489)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Hilversum der Holländischen Eisenbahngesellschaft einerseits und den Stationen Bochum B. M., Essen K. M., Mülheim a. d. Ruhr B. M. und Steele Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) andererseits nachfolgende Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft, nämlich:

Hilversum von und nach	km	für 100 kg ℳ
Bochum B. M.	195	0,55
Essen K. M.	194	0.55
Mülheim a. d. Ruhr B. B.	190	0.54
Steele Rh.	203	0,57

Köln, den 14. November 1890. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 2. Mit dem 10. Dezember d. J. wird die Station Kunigundenweiche des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 12 (Heu und Stroh) einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze, welche Seite 75 des Haupttarifs nachzutragen sind, betragen:

km	Vom Schnittpunkte bis	Schnitttafel Ib Ausnahmetarif 12a Heu und Stroh zu 5 000 kg für 100 kg in Mark	Schnitttafel Ib Ausnahmetarif 12b Heu und Stroh zu 10 000 kg für 100 kg in Mark
8	Kunigundenweiche	0,09	0.08

Breslau, den 13. November 1890. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Für Stückgüter, welche bei der Güterexpedition Herbesthal für Belgische Stationen aufgeliefert werden oder daselbst mit direkten Frachtbriefen nach Belgischen Stationen zur Umkartirung gelangen, desgleichen für solche Stückgüter, welche aus Belgien kommen und in Herbesthal verbleiben oder dort nach Deutschland umkartirt werden, kommt bis auf weiteres vom 15. d. Mts. ab eine Ueberfuhrgebühr von 0,25 Frcs. für jede angefangene 100 kg zur Erhebung.

Köln, den 12. November 1890. (2492)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Die Station St. Blaise-Poutay der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird mit sofortiger Gültigkeit mit den für Basel gültigen Frachtsätzen in den Tarif für rohe Baumwolle des Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifs aufgenommen.

Hannover, den 12. Novbr. 1890. (2493)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Januar 1891 wird der Hessisch-Pfälzische Gütertarif vom 1. Januar 1886 sammt Nachträgen durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher gegen den seitherigen Tarif durch Aenderung von Entfernungen sowie Beschränkung oder Aufhebung einzelner Ausnahmetarife theilweise Erhöhungen enthält. Unser Tarifbüreau gibt bis zum Erscheinen des neuen Tarifs über die Veränderungen Auskunft.

Mainz, den 11. November 1890. (2494)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Am 1. Januar 1891 wird der Hessisch-Bayerische Gütertarif vom 1. Oktober 1886 nebst sämmtlichen Nachträgen durch einen neuen Tarif ersetzt.

Der letztere enthält ausser vielfachen und wesentlichen Ermässigungen auch Erhöhungen, namentlich in Spezialtarif II.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs gibt unser Tarifbüreau über denselben Auskunft.

Mainz, den 11. November 1890. (2495)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Die Saarkohlentarife Nr. 4 (Main-Neckarbahn), Nr. 6 (Baden), Nr. 7 (Württemberg), Nr. 11 (Bayern), Nr. 12 (Ostschweiz), Nr. 14 (Westschweiz), Nr. 16 (Prinz Heinrichbahn), Nr. 21 (Frankreich), sowie die Saarkohlentarife für den Verkehr nach Belfort transit und für 100 t-Sendungen nach Frankreich. Die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Reichsbahnstationen Karlingen und Stieringen-Wendel treten am 1. Januar 1891 ausser Kraft.

Köln, den 11. November 1890. (2496)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Zu dem Heft 3 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn ist am 1. d. Mts. der Nachtrag II erschienen. Derselbe enthält Ermässigungen der Frachtsätze des Spezialtarifs III.

Strassburg, den 7. November 1890. (2497)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Nr. II A. b der Nomenklatur zu den von Russland und Polen via Mlawa-Illowo nach Danzig und Neufahrwasser bestehenden Spezial-Exporttarifen für die Beförderung von Getreide etc. durch Aufnahme des Artikels „Hedrich“ erweitert.

Danzig, am 12. November 1890.
Die Direktion (2498J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. Januar 1891 kommt für den Staatsbahn-Güterverkehr Hannover-Oldenburg ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der vom 1. April 1888 an gültige Tarif nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif kann demnächst durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 12. November 1890. (2499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. d. Mts. wird der im diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Neuss und Capellen-Wevelinghoven gelegene Haltepunkt Holzheim als Haltestelle für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet und am selben Tage die bisher nur dem Eilgutverkehr dienende Haltestelle Kierberg für die Abfertigung von solchen Frachtstückgut- und Wagenladungssendungen, welche für das an dieselbe angeschlossene Gruhl'sche Braunkohlen- und Briquetwerk bestimmt sind oder von dem letzteren zur Aufgabe gelangen, eingerichtet werden.

Die Haltestelle Holzheim wird gleichzeitig in die Gütertarife für den diesseitigen Binnen- und den Rheinischen Nachbarverkehr sowie die Staatsbahnverkehre mit dem Linksrheinischen Bezirk aufgenommen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 19. November 1890. (2500)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Unter Aufhebung des bestehenden Gütertarifs vom 1. August 1884 nebst Nachträgen sowie des Kohlen-Ausnahmetarifs vom 1. Juli 1888 nebst Nachträgen für den vorbezeichneten Verkehr, ferner der in dem Tarife für den Hannover-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Mai 1887 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld angehörenden Stationen tritt am 1. Januar 1891 ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrhein.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld (einschl. der Eisern-Siegener Eisenbahn) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in Kraft.

Der neue Tarif weist gegenüber den zur Aufhebung gelangenden Frachtsätzen zahlreiche Frachtermässigungen im Verkehr mit den Stationen des südwestlichen Gebiets des Bayerischen Eisenbahnnetzes sowie im Spezialtarif II aber auch zum Theil nicht unwesentliche Frachterhöhungen auf. Der Tarif,

welcher demnächst bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben ist, zerfällt in folgende Hefte:

Gemeinschaftliches Heft, enthaltend Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den Tarifvorschriften, allgemeine Kilometer-Tariftabelle etc.;

Heft 1, enthaltend Kilometerzeiger und Ausnahme-Tariftabellen für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.);

Heft 2, desgl. für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn;

Heft 3, desgl. für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschl. der Eisern-Siegener Eisenbahn).

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzensbad, Meiningen, Lichtenfels, Heidingsfeld und Gemünden der Bayerischen Staatsbahn gelten gleichzeitig und gleichmässig auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn, der Werrabahn, der Badischen Staatsbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., soweit für diese Stationen Frachtsätze überhaupt bestehen.

Der Tarif wird Anfang nächsten Monats herausgegeben werden; bis zum Erscheinen desselben ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion über die Höhe der neuen Frachten Auskunft.

Köln, den 11. November 1890. (2501)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Preussisch-Russischer Verkehr. Für die Beförderung von a) Bau- und Nutzholz, b) Schwellen in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen der Südwestbahnen Brest und südlich, sowie von Bialystock transito (für Sendungen von Stationen der Poljesskischen Bahn) über Grajewo nach Memel gelten von sogleich für die Strecke Prostken tr.-Memel folgende Frachtsätze einschl. Umladegebühr: zu a 0,68 ℳ, zu b 0,67 ℳ für 100 kg. (2502 H & V)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1891 kommen im Südwestdeutschen Verbande für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren an Stelle der bisherigen Tarife ein neuer Theil II und neue Hefte Nr. 1 (Elsass-Lothringen und Luxemburg — Bezirk der Kgl. Eisenbahndirektion Köln [linkssrh.], Pfälzische, Hessische Ludwigs- und Main-Neckarbahn) und Nr. 2 (Elsass-Lothringen und Luxemburg-Baden) sowie ferner Nr. 3 (Baden-Main-Neckarbahn), Nr. 5 (Baden-Pfälz. Bahn) und Nr. 6 (Baden-Hessische Ludwigsbahn) zur Einführung. Neben zahlreichen Verkehrserweiterungen und namhaften Frachtermässigungen werden dadurch in einzelnen Fällen auch unbedeutende Frachterhöhungen eintreten.

Strassburg, d. 12. November 1890. (2503)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Neudamm und Althaldensleben, Station der Neuhaldenslebер Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Cüstrin II., d. 15. November 1890. (2504)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die direkte Güterbeförderung zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und südlichen Stationen der K. Eisenbahndirektion in Köln (linksrheinisch) tritt am 1. Januar 1891 ein neuer Tarif als Theil II Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, in Kraft, welcher neben vielfachen Ermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen enthält.

Durch denselben wird der Tarif zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Betriebsämter Saarbrücken und Trier des K. Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) (Theil II Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes zwischen Deutschen Bahnen) vom 1. Juni 1883 nebst den dazu erschienenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben.

Der neue Tarif kann vom 10. Dezember d. J. an um den Preis von 70 ₰ für ein Exemplar bei dem Materialdepot der Generaldirektion der K. Bayerischen Staatsbahnen in München und bei der Drucksachenverwaltung der K. Eisenbahndirektion in Köln (linksrheinisch) bezogen werden.

München, den 11. November 1890. (2505)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Für die direkte Güterbeförderung zwischen Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Main-Neckar-Bahn andererseits tritt am 1. Januar 1891 ein neuer Tarif als Theil II Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, in Kraft, welcher neben vielfachen Ermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen enthält. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1887 sammt Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben.

Der neue Tarif kann vom 10. Dezember l. J. an um den Preis von 60 ₰ für ein Exemplar bei dem Materialdepot der Generaldirektion der K. Bayerischen Staatsbahnen in München und bei den Güterabfertigungen der Main-Neckar-Bahn bezogen werden.

München, den 11. November 1890. (2506)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Bahn. Für den Main-Neckar-Bahn-Bayerischen Güterverkehr gelangt am 1. Januar 1891 ein neuer Tarif zur Einführung.

Der bisherige Tarif vom 1. April 1887 sammt Nachträgen kommt gleichzeitig zur Aufhebung.

Durch den neuen Tarif treten wesentliche Ermässigungen und theilweise geringfügige Erhöhungen ein.

Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen des neuen Tarifs das diesseitige Tarifbüreau.

Darmstadt, den 10. November 1890. (2507)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. November l. J. wird für rohe Kalksteine und Kalksteinschotter in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre zwischen Steinsfurth und Mannheim ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,18 ℳ, ferner für rohe Kalksteine im Verkehre zwischen Untergrombach und Oos ein solcher von 0,17 ℳ für je 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 13. November 1890. (2508)
Die Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit sofortiger Gültigkeit sind für den Badisch-Main-Neckarbahn-Güterverkehr Bestimmungen über die Beförderung von Bier in Fässern bei Aufgabe als Frachtgut zur Einführung gelangt.

Näheres hierüber ist bei den diesseitigen und bei den Main-Neckarbahn-Güterstationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 13. November 1890. (2509)
Die Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Der mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1886 eingeführte Ausnahmetarif von Deutschen Stationen nach Grajewo trans. nebst Nachträgen, sowie der Eydtkuhner Transit-Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst Nachtrag I und Anhang II treten mit dem 1. Januar 1891 ausser Kraft. Bis zum Ablaufe obiger Frist werden die bezeichneten Tarife durch neue ersetzt werden.

Bromberg, den 13. November 1890. (2510)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Januar 1891 ab kommt ein neuer Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif zur Einführung. Derselbe kann vom 1. Dezember an beim Materialdepot dahier um den Preis von 70 ₰ bezogen werden und enthält neben Ermässigungen auch Frachterhöhungen.

Der Bayerisch-Pfälzische Gütertarif vom 1. März 1887 nebst Nachträgen und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen wird ab 1. Januar 1891 aufgehoben, soweit im neuen Tarif nicht anders bestimmt ist.

München, den 12. November 1890. (2511)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1891 treten an Stelle der im Heft 9 des Verbandsgütertarifs (Hessen-Baden) für den Verkehr mit Heidingsfeld und Würzburg vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 (für Steine) anderweite Frachtsätze in Kraft, welche gegen die seitherigen theils Ermässigungen und theils geringe Erhöhungen aufweisen.

Nähere Auskunft erheilt das diesseitige Gütertarifbüreau und das Tarifbüreau der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz.

Karlsruhe, den 16. November 1890. (2512)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1891 gelangen an Stelle der im Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen für Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze die für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn im Main-Neckarbahn-Bayerischen Gütertarif vorgesehenen Frachtsätze zur Einführung. Dieselben bringen neben weitgehenden Ermässigungen zum Theil auch einzelne Frachterhöhungen. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 15. November 1890. (2513)
Generaldirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Für die Beförderung von Zuckerrüben und Rübenschnitze zwischen Hattersheim und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn kommen vom 17. d. Mts. ab ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen. (2514)

Frankfurt a/M., den 14. November 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Alvincz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in den Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borke-Ausnahmetarif vom 1. August 1888 mit direkten Frachtsätzen für Borke (Ausnahmetarif D) aufgenommen und zwar kommen für Alvincz die Frachtsätze der Station Alkenyer der Königlich Ungarischen Staatsbahnen unter Zuschlag von 0,03 ℳ für 100 kg mit den für diese Station bestehenden Kurszuschlägen zur Erhebung.

Breslau, den 17. November 1890. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau. Zu dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Gütertarif für den Binnenverkehr nebst Anhang ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Soweit sich die neuen Entfernungen und Frachtsätze gegen die bisherigen erhöhen, treten dieselben erst mit dem 1. Januar 1891 in Kraft. Auskunft über die Aenderungen ertheilt unser Verkehrsbüreau. Abzüge des Berichtigungsblattes verabfolgen die Stationskassen unentgeltlich.

Breslau, den 15. November 1890. (2516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Die durch den Nachtrag IX zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau am 1. Oktober d. J. zur Einführung gelangten Ausnahmesätze für Stärke usw. zur überseeischen Ausfuhr von Greifenhagen und Wilhelmsfelde-Fiddichow nach Stettin treten am 1. Januar 1891 ausser Kraft. Zu demselben Zeitpunkte werden die Ausnahmesätze von Arnswalde, Augustwalde, Dölitz, Fürstenfelde, Kleeberg, Königsberg N/M., Marienwalde, Schönwerder, Vietnitz und Woldenberg nach Stettin um je 3 ₰ für 100 kg erhöht.

Breslau, am 17. November 1890. (2517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Thüringischer Verbandsverkehr. Unter Aufhebung des seitherigen Gütertarifs Heft Nr. 1 vom 1. April 1889 nebst Nachträgen und der Sätze für Schmalkalden im Heft 2, sowie des seitherigen Vieh- etc. Tarifs vom 1. Februar 1887 nebst Nachträgen treten am 1. Januar 1891 neue entsprechende Tarife in Kraft. Dieselben enthalten die Entfernungen und Frachtsätze:

im Gütertarif, Heft 1: für den Verkehr zwischen den Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und Reichenberg Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt (westlich und südlich von Halle und Leipzig einschliesslich Leipzig Thür. Bhf.), der Saal-, Weimar-Geraer, Eisenberg-Crossener, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits;

im Vieh- etc. Tarife: für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt (westlich und südlich von Halle und Leipzig einschliesslich Leipzig Thür. Bhf.), der Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn andererseits.

Durch die neuen Tarife werden zumeist Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen herbeigeführt.

Exemplare der neuen Tarife sind von Ende Dezember dieses Jahres ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen; inzwischen ertheilt auf Erfordern das hiesige Tarifbüreau über die Höhe der neuen Frachtsätze nähere Auskunft.

Gleichzeitig wird bekannt gegeben, dass im Thüringischen Verbandsverkehr vom 1. Januar 1891 ab zwischen Jena Saalbahnhof und Gera (Reuss) W.-G. Bhf. der Ausnahmetarif für Steine in Höhe von 0,18 ℳ für 100 kg nur noch bei Beförderung von gebrannten Mauersteinen in Wagenladungen von 10 000 kg Anwendung findet.

Erfurt, den 16. November 1890. (2518)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. November d. J. kommen für den Direktionsbezirk Bromberg zur Einführung:

1. Der Nachtrag 13 zum Kilometerzeiger vom 1. April 1888, enthaltend Entfernungen für Kamlarken, Neuschottland P. H., Ostrowke P. H., Regerteln, Stempuchowo und Wossarken P. H. Die Entfernungen für Regerteln treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft.
2. Besondere Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Holz im Verkehre mit Alt-Damm, Carolinenhorst, Stargard und Stettin. Dieselben sind bei den Stationen unseres Bezirks zu erfahren.

Bromberg, den 13. Nov. 1890. (2519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze anderseits. (Einführung eines Nachtrages II.) Mit 1. Dezember n. St. 1890 gelangt zum obenbezeichneten Ausnahmetarif für Getreide etc. der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen,
2. die Aufnahme der Grenzstation Nadbrzezie transit,
3. die Anwendung der Frachtsätze für Zuczka transit auf Sendungen von und nach Rumänien,
4. Berichtigungen und Ergänzungen,
5. einen neuen Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien, den 12. November 1890. (2520)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung des Nachtrages XIII zum Lokalgütertarif. Mit 1. Januar 1891 gelangt der Nachtrag XIII zum Lokalgütertarif der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält nebst den aus Nachtrag X Seite 3 bis 46, 81 bis 93 und 92, sowie aus den Nachträgen XI und XII im wesentlichen entnommenen Bestimmungen noch

a) Ergänzung der Waarenklassifikation und Verzeichniss jener Artikel, für welche besondere Ausnahmetarife bezw. ermässigte Kartirungssätze bestehen.
b) Ergänzung der Ausnahmetarife.
c) Spezialbestimmungen betreffend Gebührenberechnung für Güter, welche
    a) in Jedlesee auf die K. F. N. B.,
    b) in Wien Oe. N. W. B. auf die D. U. B.,
    c) in Aussig auf die St. E. G. bezw. A. T. E. übergehen,
    d) Gebührenberechnung beim Donauumschlag in Korneuburg.
d) Stationstarife für die Stationen Friedrichswald-Rosschatetz und Rossitz.
e) Ergänzung bezw. Aenderung der bestehenden Stationstarife.
f) Frachtzuschlagstabelle zu den Gebühren der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
g) Kilometerzeiger für die Stationen Friedrichswald und Rossitz.
h) Anfang, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für diverse Artikel.

Der Inhalt des Nachtrages X Seite 3 bis inklusive 46, Seite 81 bis 83 und Seite 92, sowie der Nachträge XI und XII werden hierdurch ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des Nachtrages XIII werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Centralverwaltung rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und von letzterer zu beziehen sein.

Wien, am 15. November 1890. (2521)
Die Centralverwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Am 15. d. Mts. gelangt Nachtrag 3 zum Theil I des Lokal-Gütertarifs für den Verkehr zwischen den auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen vom 1. Juni 1888 zur Einführung. (2522)

Amsterdam, 10. November 1890.
Die Spezialdirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Dezember 1890 tritt zu dem seit 1. April 1890 gültigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Tarifänderungen theilweise ermässigte Preise für den Verkehr zwischen den Stationen der Bahnstrecke Lichtenberg-Friedrichsfelde bis Strausberg und Rüdersdorf einerseits und den Stationen der Berliner Stadtbahn andererseits, sowie ermässigte Preise für Arbeiter-Tageskarten und Arbeiter-Rückfahrkarten.

Näheres ist bei den Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Novbr. 1890. (2523)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ermässigung der direkten Fahrpreise im Verkehre mit Galizischen und in der Bukowina gelegenen Stationen über Krakau. Vom 20. November d. J. an werden die Preise der von den Stationen Wien, Brünn, Prerau, Olmütz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn) bestehenden direkten Fahrkarten für Schnellzüge, Personen- und kombinirte Züge herabgesetzt.

Exemplare des bezüglichen Tarifes sind, soweit vorräthig, bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. November 1890. (2524)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen

4. Verdingungen.

Verding von Eisenbahn-Betriebsmitteln. Die Anfertigung und Lieferung folgender Eisenbahnwagen sowie der für dieselben bahnseitig zu stellenden Zubehörtheile soll verdungen werden: 57 dreiachs. u. 41 zweiachs. Personenzug-Gepäckwagen in 5 Loosen, 85 Güterzug-Gepäckwagen in 4 Loosen, 1 600 bedeckte Güterwagen in 18 Loosen, 3 623 Rädersätze in 12 Loosen, 7 246 Flussstahl-Tragfedern in 9 Loosen, 8 915 Flussstahl-Spiralfedern in 6 Loosen. Angebote sind in geschlossenem mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum Eröffnungstermine am 4. Dezember 1890, Vormittags 11 Uhr, an das maschinentechnische Büreau hierselbst postfrei einzureichen. Die Verdingungsunterlagen sowie das zum Lieferungsangebote zu benutzende Formular können gegen Einsendung von 3 M. für die Gepäckwagen, von 1 M. für die Güterwagen, von 1,50 M. für die Rädersätze und von 1,50 M. für die Federn vom Kanzleivorsteher. Kanzleirath Peltz hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, im November 1890. (2525)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 2 350 Stück kiefernen Telegraphenstangen verschiedener Länge am Montag, 8. Dezember 1890, Vormittags 10 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Telegraphenstangen" an unterzeichnete Dienststelle, Berlin O., Koppenstrasse 88/89, bis zu der vorstehend für die Eröffnung des Angebots bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen und Bedingungen eingesehen und gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder 50 ₰ in Zehnpfennig-Reichspostbriefmarken nebst 5 ₰ Bestellgeld bezogen werden. Zuschlag erfolgt bis 23. Dezember 1890. (2526MG)

Bautechnisches Büreau
(Telegraphenverwaltung).

K. Württemberg. Staatseisenbahnen. Die Württemberg. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 100 zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Bremsen zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 3 M. abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung wollen bis

Sonnabend, den 29. November d. J., Mittags 12 Uhr

verschlossen mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen"

bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 14. November 1890. (2527)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1891 erforderlich werdenden: Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Geräthschaften, Schreibmaterialien etc. soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialien können bei dem Haupt-Magazinsverwalter hier eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Materialverwaltung in Heidelberg liegen die Bedingungen und Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote auf Materiallieferung für das Jahr 1891" bis längstens Freitag, den 28. November 1890, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Haupt-Magazinsverwalter hier einzusenden.

Darmstadt, den 14. November 1890. (2528)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

Verdingung der Lieferung von 5 Leitspindel-Drehbänken und 1 Revolver-Drehbank für Haupt-Werkstatt Erfurt an dem hierzu auf den 29. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumten Termin.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen etc. liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von da unfrankirt bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von 5 Leitspindel-Drehbänken und 1 Revolver-Drehbank für Hauptwerkstatt Erfurt"

versiegelt bis zu oben angegebenem Termin postfrei an unterzeichnete Dienststelle einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 12. November 1890. (2529)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien

Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar:

777 t Eisenschienen,
27 t Flussstahlschienen,
234 t Schmiedeeisen, Gusseisenschrot und sonstige Metalle, sowie
15 Stück eiserne, noch brauchbare Brückenkonstruktionen

sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden, wozu Termin

Dienstag, den 2. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist. Die formularmässigen Angebote müssen bis zu diesem Zeitpunkt postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift:

Gebot auf Verkauf von Altmaterialien,

eingereicht sein und werden in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet werden.

Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. (2530)

Weissenfels, den 15. November 1890.
Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

6. Offene Stellen.

Offene Werkmeisterstelle. In unserer hiesigen Hauptwerkstatt ist die Stelle des Werkmeisters für Wagenbau, Schmiede und Weichenbau neu zu besetzen. Gehalt 2 300 bis 3 000 M. und regelmässige jährliche Remunerationen von einigen hundert Mark. Dienstwohnung gegen 260 M. Miethe.

Geeignete Bewerber mit Erfahrungen im Eisenbahn-Wagenbau wollen sich unter Vorlage eines Lebenslaufs und ihrer Zeugnisse, sowie unter Angabe des Zeitpunktes des möglichen Dienstantrittes bei uns melden. Erwünscht, obwohl nicht unerlässliche Bedingung, ist erworbene Qualifikation als Lokomotivführer bezw. in Preussen bestandene Prüfung als Werkmeister für Lokomotiv- und Wagenbau.

Lübeck, im November 1890. (2531)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.



Dieser Nummer liegt ein Prospekt von J. F. Bergmann, Verlagsbuchhandlung in Wiesbaden, betr. Kalender, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 92. 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 56

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 22. November 1890.

Inhalt:

Von Valparaiso nach Buenos Ayres.

(Schluss aus Nr. 91.)

„Ich eile nach Chile", lautete in Spanischer Sprache der Name der Lokomotive des Zuges, mit welchem ich im Oktober 1888 ab Buenos Ayres nach Westen fuhr. Sie war Anfang der sechziger Jahre gebaut und wird in den 18 Jahren oft genug den Arm der Westbahn, welcher 261 km lang von Buenos Ayres nach Nuevo de Julio fährt, entlang gekeucht sein; den Weg nach Chile hat sie nicht gefunden.

Die beiden Staaten, welche demnächst die Transandinobahn in direkte Schienenverbindung bringen wird, sind auch diejenigen Südamerikas, welche zuerst mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen haben.

Die erste Eisenbahn hatte Chile, dann folgte Buenos Ayres. Jetzt hat Argentinien 10 Mal mehr Eisenbahnen als befestigte Strassen. Vor Beginn der Eisenbahnaera brauchten die schwerfälligen Ochsenkarren, welche das Getreide aus der Pampas nach der Hauptstadt brachten, für den kurzen Transport von dem jetzigen vornehmen Villenorte Flores bis nach Buenos Ayres mehrere Tage. 1854 ertheilte die Regierung die Konzession für Bildung einer Eisenbahncompagnie mit einem 50 jährigen Privilegium. Es wurden 1 385 Aktien je über 2 500 m/c aufgelegt, von denen die Regierung 520 Stück fest übernahm. Die Gesellschaft baute auch nach und nach die ersten 36 km Geleis, dann musste sie aber ihr Unternehmen aufgeben. 1862 übernahm der Staat die Bahn. An diesem Fehlschlagen der Privatthätigkeit hat die leidige Währungsfrage keinen geringen Antheil, wie aus nachstehenden Notizen ersichtlich:

1 Peso oro (Gold) ist 1 D. (4,25 *M.*),
1 „ m/n (Papier) ist z. Z. etwa 1,60 *M.*,
25 „ m/c (Moneda corriente) ist 1 Peso m/n (Moneda nacional).

1 Peso m/c würde daher jetzt 6—7 ₰ werth sein! Man sieht, die Aktien mussten bald werthlos sein.

Als man 1857 die erste 9,807 km lange Strecke von Buenos Ayres bis Flores unter feierlichem Pomp und im Beisein der Kaziken der benachbarten Indianerstämme in Betrieb nahm, wussten die wenigsten Portennos, dass man eine absonderliche Spurweite (1,676 m) eingeschmuggelt hatte. Der mit dem Ankauf der Maschinen beauftragte und nach England entsendete Beamte übernahm Lokomotiven, welche für Englische Kolonien bestimmt waren und die wegen des herrschenden Krimkrieges an ihren ursprünglichen Bestimmungsort nicht gelangen konnten. So kam die Englische Breitspur ins Land, während man in Chile glücklich auf Normalspur verfallen war.

Schon nach zweijährigen glücklichen Besitz wollte die Regierung die Bahn wieder verkaufen, aber die Volksstimme lehnte sich dagegen auf, und so wurde nach und nach das Unternehmen mit Staatsgeldern, d. i. den Mitteln der Provinz Buenos Ayres erweitert, bis es die ansehnliche Ausdehnung von nahezu 935 km Betriebslänge — auf verschiedene Zweige vertheilt — erreicht hatte. Das Bahnnetz bildete bis zu diesem Jahre den werthvollsten Besitz der Provinz Buenos Ayres. Jetzt ist es im Licitationswege in Englische Hände übergegangen.

Dem ursprünglichen Zweck, den Weg nach Chile zu eröffnen, hat das Unternehmen nicht dienen können. Es wurden neue grosse Ueberlandbahnen geschaffen, und die einzige Staatsbahn Argentiniens blieb auf den Lokalverkehr angewiesen. Die Privatunternehmung war rühriger und wurde durch die von der Regierung gewährten Zinsgarantien der früheren Jahre sehr unterstützt. Clark war hierbei besonders thätig und augenblicklich steht er vor dem schwierigsten Theile seiner Aufgabe, dem Ausbau der Gebirgsbahn.

Die Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung einer Bahn im Felsengebirge entgegenstellen, sind aussergewöhnlich gross, man braucht nur sich zu vergegenwärtigen, dass die mit ewigem Schnee bedeckten hohen Gebirgszüge zu überschreiten sind, dass in einer Höhe von mehr als 3 000 m über Meeresspiegel Tunnel zu bohren, dass nur auf schwindelnden Maulthierpfaden die einzelnen Punkte der Linie zu erreichen sind, auf Pfaden, die oft 6 Monate im Jahre nicht passirt werden können. Lebensmittel, Baumaterialien, Maschinentheile müssen auf den Rücken der Maulthiere herbeigeschafft werden und dabei gestatten die engen Saumpfade oft nur ganz schmale Ladungen. Die Transandinobahn führt durch kaum bewohnte Gebiete, vielmehr über unwirthliche Haideflächen und durch rauhes Gebirge. Aber am Fusse des Gebirges liegt die fruchtbare Ebene, an den Abhängen ist die Weinkultur im stetigen Aufblühen. Jetzt muss das für Chile bestimmte Schlachtvieh in langsamen Tagereisen über das Gebirge getrieben werden, wo die Nahrung sehr spärlich ist. Demnächst ist es in einigen Stunden über die Grenze gebracht und diese Beschleunigung des Transportes, welche ungeachtet aller Spurabweichungen möglich ist, wird allerdings nicht unwesentlich dazu beitragen, den Wohlstand Argentiniens weiter zu heben.

Die Entfernung zwischen Buenos Ayres und Valparaiso mit der Bahn ist zu 1 360 km anzunehmen. Davon entfallen 1 211 km auf Argentinien, der Rest auf Chile. Den ganzen Argentinischen Theil hatte Clark ursprünglich in seiner Konzession, doch hat die Nationalregierung die 352 km lange Strecke von Villa Mercedes (San Luis) bis Mendoza selbst gebaut. Clark hat diesen Abschnitt der Durchgangsbahn später gekauft und darauf die grosse Argentinische Westbahn gegründet. Das Vorgehen ist ganz interessant, aber leicht verständlich. Die bequem zu bauende Strecke von 685 km Länge zwischen Buenos Ayres und Villa Mercedes gibt der Unternehmer nicht aus der Hand, die sich daran schliessende, im Vorlande des Gebirges übernimmt die Regierung; denn der dem Unternehmer zustehende Bauzuschuss verspricht keinen Gewinn, er verzichtet gern, um demnächst die Linie von der Regierung zu übernehmen zu einer Zeit, wo er den Kaufpreis diktiren kann. Smart fellow! Jetzt, wo die Gebirgsstrecke seiner wartet, verlässt er die Spur und baut schmalspurig auf 174 km Länge.

Von den 149 km auf Chilenischer Seite entfallen 85 km auf die fertige normalspurige Strecke Valparaiso - Santa Rosa. Letztere ist von der Chilenischen Regierung erbaut.

Clark und Genossen bauen die Gebirgsstrecke auf der Argentinischen Seite für eine von ihnen gegründete Gesellschaft, die „Buenos Ayres-Valparaiso Transandino Eisenbahn". In Chile baut Clark auf eigene Rechnung.

Der Ausgangspunkt Mendoza liegt 722 m, Santa Rosa 822 m hoch. Der dazwischen liegende niedrigste Pass erhebt sich bis zur Höhe von 3790 m. Eine reine Adhäsionsbahn, wie solche ursprünglich geplant war, würde eine ausserordentlich grosse Längenentwickelung nothwendig gemacht haben, ohne dabei einen wirksamen Schutz gegen Schneefälle oder Lawinenstürze zu gewährleisten. Deshalb will man zu dem System Abt, der kombinirten Adhäsions- und Zahnradbahn übergegangen sein. Die Wahrheit ist aber anders. Ohne gründliche Terrainstudien vorgehend, einfach den Flussthälern folgend, bohrte man sich von beiden Seiten so in das Gebirge ein, dass schliesslich ein Gebirgszug in einer Höhencurve erreicht war, wo dem Adhäsionsbetrieb sich unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellten.

Der Adhäsions- und Zahnradbetrieb wird auf Neigungen von 8% vorgesehen. Der Scheiteltunnel soll 4,8 km lang werden, auch sind noch viele andere Untertunnelungen vorgesehen, um die Schneehänge und Lawinenstürze zu umgehen. Von Mendoza ab sind die ersten 134 km als Adhäsionsbahn mit Neigungen von nicht über 2,5 % gebaut. Auf 104 km Länge wird dagegen streckenweise die Zahnstange verlegt. Die längste Zahnradstrecke ist am Scheitel und beträgt 16 km.

Die endgültige Entscheidung in der Wahl des Systems ist gefällt worden, als die Ergebnisse des Betriebes auf der nach dem Abt'schen System gebauten Bahn Blankenburg-Tanne (Harz) drüben bekannt wurden. Im Jahre 1888 herrschte noch Ungewissheit. Das departemento de obras publicas hielt an dem Gedanken einer Adhäsionsbahn fest und hatte der Schreiber dieses Gelegenheit, durch seinen Hinweis auf das Abt'sche System, welches damals schon für die Venezuelabahn P. Cabello-Valencia angenommen war, bei den leitenden Personen der Aufsichtsbehörde die Anregung zu geben, auf das Unmögliche zu verzichten und sich mit dem Erreichbaren zu begnügen, nachdem einmal die Linienführung von vornherein verpfuscht war.

Von Mendoza aus zieht sich die Eisenbahn durch Weinberge und gut bebaute Felder über wellenförmiges Terrain nach der ersten, 21 km entfernten Station Blanco Encalada. Es ist das Land der Winzer. Hier haben sich unter anderen Rheinländer angesiedelt, welche sich von der Rebenkultur viel Erfolg versprechen. Der Spanier ist aber ein sehr mässiger Mann, der Italiener nicht minder und so wird wohl der Wein für uns bestimmt sein und haben wir neben dem vielen Pseudo-Bordeaux auch noch einen Südamerikanischen zu erwarten. Wir werden auch wohl mit diesem fertig werden.

Blanco Encalada liegt 1 017 m über dem Meeresspiegel. Unweit davon befindet sich die Brücke über den Mendozafluss mit 6 Oeffnungen von 21 m Spannweite. Der Fluss ist im Dezember reissend, er hat ein tiefaufgewühltes Bett, welches sich etwa 6 km hinter der Station zu einer engen Thalschlucht zusammenzieht, wo die Bahn bald auf dem einen, bald auf dem anderen Hange angelegt worden ist und viele Brückenbauten nothwendig gemacht hat. Es beginnt der Aufstieg nach den Anden unweit der geplanten Station Cacheuta. Hier befinden sich heisse Quellen, die in der Umgegend seit Jahren für hygienische Zwecke ausgenutzt werden. Es ist ein Badeort in den Anden, schon zur Zeit der Spanischen Herrschaft bekannt. Jetzt, wo man drüben das Gründungsfieber durchgemacht hat, gibt es in den entlegensten Winkeln aller Provinzen Badeorte, die man nach grossem Stil einrichten wollte. Es ist auch das nöthige Papiergeld dafür gemacht, da aber die Besucher sehr spärlich sind, die Wegeverbindungen entsetzlich verwahrlost werden, so fristen diese „Weltbäder" ein kümmerliches Dasein.

Hinter Cacheuta führt die Linie durch einen Tunnel nach dem linken Flussufer und erklimmt die Höhe von San Ignacio (1240 m), ein schmales Weideland. Die Gegend hat den Charakter einer Hochebene. Das Geleis wird auf einer 75 m weiten Gitterbrücke wieder nach dem rechten Flussufer geführt. Hier ist die Natur besonders grossartig. Das Flussthal ist tief. Arbeiter, Geräthe und Materialien müssen mittelst Drahtseilbahn von einem Ufer zum anderen geschafft werden. Nach abermaliger dreimaliger Flussüberschreitung wird das 1 695 m hoch belegene Upsallatathal erreicht, welches zu der Passhöhe gleichen Namens führt, die schon vor Jahrhunderten zur Zeit

der Spanischen Vizekönige den Hauptverkehrsweg von der Westküste, wo die Centren der Regierungsgewalten lagen, nach der Ostküste abgab.

Bei Upsallata sind ausgedehnte Silberbergwerke. Das Silber wird in Barren auf Maulthieren bis Mendoza und von dort mit der Bahn bis Buenos Ayres geschafft. Die Bahnlinie führt dicht an den Minen vorbei und wird diesen einen ungeahnten Aufschwung verleihen; denn später können die Erzeugnisse die Ufer beider Ozeane erreichen. In dem nordwärts streichenden Thal über Tontal, Iglesia und Castano sind zahlreiche Blei- und Silbererze vorhanden. Die Anden in diesen Breiten gewähren einen unerschöpflichen Mineralreichthum, die fabelhaften Schätze der alten Inkas sind nicht nur in Quito und Peru, sondern auch in Chile, Bolivia und Argentinien vertreten. Man braucht nur an die von Huanchaca zu erinnern.

Der Viehtransport wird für die Bahn grosse Bedeutung haben. Chile ist in seinem Fleischverbrauch auf Argentinien angewiesen. Die Rind- und Schafviehheerden der Pampas mit ihren ungezählten Häuptern waren früher für die Freibeuter an der Chilenisch-Argentinischen Grenze begehrenswerthe Artikel. Der Viehraub war organisirt und wenn ein Hauptschlag geführt werden sollte, so wurden die Pampasindianer aufgestachelt, über die Estancias herzufallen. Noch vor 10 Jahren war es möglich, dass die Indios lanzos, Schrecken vor sich herbreitend, bis in die Provinz Buenos Ayres einfielen, Eisenbahnstationen belagerten und erst auf 150 km Entfernung von Buenos Ayres umkehrten. Bei diesen Raubzügen ritten die Männer mit Lanzen bewaffnet einige Stunden vorauf, zerstörten die Landgüter und Dörfer, tödteten die Bewohner, während als zweite Abtheilung die Frauen und Kinder der Indianer ritten, um die Viehheerden von den Weiden abzufangen und nach dem Gebirge hin zu treiben. Vor dem etwa nachrückenden Argentinischen Militär hatten sie dann immer einige Tage Vorsprung. Der Präsident General Rocca hat diesem Unwesen gesteuert. Die wilden Stämme sind vernichtet oder gefangen und in die Verbannung geschickt. Lange Verwallungen mit Blockhäusern garnirt, durchziehen die Pampas an den Grenzen der letzten Indianerstämme und die Argentinischen Grenzsoldaten hatten täglich von Wachthaus zu Wachthaus den Wall abzureiten, um zu prüfen, ob Spuren auf eine Ueberschreitung der Grenze deuteten. Fanden sich solche, so wurde das nächste Kommando telegraphisch aufgeboten und es begann eine Hetzjagd auf die Viehräuber, die meistens mit deren Vernichtung endete.

Gestohlenes Vieh in nennenswerther Zahl kann nicht mehr nach Chile gelangen. Die Kaufwaare wird in grosser Zahl über den Upsallatapass befördert. 8 Tage sind die Heerden auf den Gebirgspfaden. Später wird die Reise in längstens 24 Stunden gemacht sein. Damit wird für den Absatz des Argentinischen Schlachtviehes bald die ganze Westküste erobert sein und ein ähnliches Verhältniss eintreten, wie an der Ostküste, wo das Salzfleisch vom La Plata Brasilien versorgt.

Der Personenverkehr auf der Transandinobahn wird die Hauptsache ausmachen. Der Panamakanal scheint als ein gescheitertes Unternehmen angesehen werden zu können und deshalb wird man den Verkehr von Valparaiso über Panama nach Europa ausser Betrachtung lassen dürfen, wenn die Transandinobahn fertig ist. An der Reisezeit von Valparaiso nach Southampton wird die Ueberlandbahn Valparaiso - Buenos Ayres 10 Tage abkürzen, ganz abgesehen von der Vermeidung der Gefahren einer Seereise um das Kap Horn. Die grossen Australischen Auklanddampfer, welche jetzt um das Kap Horn nach Europa fahren, nehmen wahrscheinlich demnächst ihren Weg auf Valparaiso und setzen dort vor der Weiterfahrt ihre Reisenden ab, welche auf dem Landwege über Buenos Ayres Aussicht haben, schneller nach Europa zu kommen, als wenn sie den Dampfer nicht verlassen würden.

Von Upsallata aus bis Punta las Vacas steigt die Bahn nicht über 1:40 und hat als kleinsten Halbmesser den von 80 m. Derartige Krümmungen sind nur bei dem Trucksystem zu überwinden. Von las Vacas bis zu den Einschnitten der Scheiteltunnel sind streckenweise Steigungen 1:12½ eingebaut, doch sind keine schärferen Krümmungen als von 200 m Halbmesser vorgesehen. Auf diesem 36 km langen Abschnitte werden die ersten Zahnradstrecken geplant.

In dem Thale Las Cuevas to Puente del Inca in einer Höhe von 2 693 m finden sich Schwefelquellen. Der vulkanische Charakter des Gebirges kommt zur Geltung. Die Hauptkette der Anden ist in einer Höhe von 2 890 m erreicht. Jetzt sind in stetiger Steigung der Linie in kurzen Abständen 3 Tunnel von 650—800 m Länge herzustellen und hinter dem letzten Tunnel in nur 2,4 km Abstand kommt die Mündung des grossen Scheiteltunnels zu liegen. Im Brechpunkt des grossen Tunnels gerade auf der Grenze zwischen beiden Staaten wird der höchste Punkt der Bahn auf 3 174 m Seehöhe zu liegen kommen. Noch 700 m höher thürmt sich der Gebirgsrücken auf.

Der Scheiteltunnel soll rund 5 km lang werden. Der Abstieg nach Chile ist mit 8 % vorgesehen. Nach dem Scheiteltunnel folgt abermals ein Tunnel mit 3,6 km Länge und dann wird eine Gruppe von Kehrtunneln geplant, um die erste Station auf Chilenischer Seite in 2 195 m Höhe zu erreichen. Von dieser — El Juncal — ist das Thal des Rio Aconcaqua für die Linie gewählt, wo dann Santa Rosa erreicht wird.

Auf Chilenischer Seite müssen allein 19,2 km Zahnradoberbau zur Verlegung kommen.

Bekanntlich besteht die Abt'sche Zahnstange aus 3 Lamellen, d. i. 3 Stahlplatten, welche gegeneinander gesetzt sind, in gusseisernen Stühlen ruhen, die wiederum auf den flusseisernen Querschwellen verschraubt sind. Die Platten haben 2 640 mm Länge, sind mit versetztem Stoss gebaut. Ein Stoss fällt auf jede Schwelle. Die Lamellen haben etwa 110 mm Höhe, 20 mm Stärke und wiegt jedes Stück (2 640 mm Länge) 50 kg. Es sind dieses wenigstens die bekannten Maasse und steht zu erwarten, dass sie auch für die Transandinobahn beibehalten werden.

Die Fahrschienen haben das bekannte Vignolprofil. Für schmalspurige Bahnen schreiben die Argentinischen Konzessionen 25 kg Schienengewicht für das laufende Meter vor.

Die Lokomotiven sind bei Beyer, Peacock & Comp. in Bestellung gegeben. Sie erhalten zwei Cylinderpaare und zwar das eine Paar für den Adhäsions-, das andere für den Zahnradbetrieb. Es werden zweifach gekuppelte Maschinen mit 8 Rädern den Betrieb verrichten. Die beiden vorderen Achsen sind steif gelagert, die beiden folgenden gehören zu einem Drehgestell. Die Lokomotive im Dienstgewicht von 45 t kann einen 70 t schweren Zug auf einer Steigung von 8 % fortbewegen.

Die Transandinobahn wird 16 km ununterbrochene und an sieben einzelnen Stellen Zahnstangenstrecken erhalten.

Auf der reinen Adhäsionsbahn sollen sechsfach gekuppelte Tendermaschinen in Aussicht genommen sein. Die Maschinen sind zehnrädrig, besitzen 28 t Adhäsionsgewicht und können 140 t schwere Züge auf der Steigung 1 : 40 ziehen.

Auf den Adhäsionsstrecken ist der Oberbau etwas schwerer gedacht. Es sind 29 kg schwere Schienen vorgesehen, ein Oberbau mit Winkellaschen auf den vorzüglichen Hartholzschwellen (Quebracho colorado); eiserne Querschwellen sollen nur auf den Zahnradstrecken verlegt werden.

Der Bau der Transandinobahn macht ungeachtet der finanziellen Krisis Südamerikas einen befriedigenden Fortschritt. Die Erdarbeiten werden als zu zwei Drittel fertig gemeldet und das Geleis ist von Mendoza aus auf 50—60 km weit vorgestreckt. Die Fundirungsarbeiten an den Brücken sind soweit gefördert, dass man noch vor Ablauf des Jahres die Betriebseröffnung für zwei Drittel der Strecke erwarten darf. Ende 1891 erwartet man die Fertigstellung des Baues bis zu den beiderseitigen Tunneleinfahrten, so dass dann nur noch eine Tagereise über das Gebirge erforderlich sein wird, um von Bahn zu Bahn zu gelangen. Alle Tunnelbauten hofft man im Jahre 1893 vollendet zu haben.

Die Tunnel entfallen zum weitaus grössten Theil in festes hartes Gestein. Deshalb sind zur Beschleunigung der Arbeiten Bohrmaschinen unerlässlich. Das Brennmaterial ist theuer und Wasserkraft an der Baustelle nicht direkt verfügbar. Aber weit unten im Thale rauscht ein Bach und dessen Kraft hat man in elektrische Energie umgewandelt und nach der Tunnelbaustelle geleitet. Es sind zwei mächtige elektrische Anlagen geschaffen. Auf der Chilenischen Seite ist ein 200 m hohes, auf der Argentinischen Seite ein 120 m hohes Gefälle vorhanden. Da man alle Maschinentheile und Rohrleitungen nur in Maulthierlasten herbeischaffen konnte, so mussten die einzelnen Theile ein möglichst geringes Gewicht haben. In Bezug auf die Länge der Gegenstände waren die vorspringenden Gebirgsecken auf den steilen Pfaden an abschüssiger Wand gebührend zu berücksichtigen. Da schweiss- oder gusseiserne Rohre zu schwer geworden wären, so war man gezwungen, Stahlrohre zu wählen. Es sind solche von 0,5 m lichter Weite auf beiden Seiten des Gebirges angewendet mit einer dem jedesmaligen Wasserdruck entsprechenden Dicke. Auf diese gepressten Rohre sind Flansche aus Winkeleisen gezogen und die Leitung sodann in der Weise zusammengesetzt, dass man Holzscheiben (Ringe) zwischen die Flanschen gelegt und letztere fest verschraubt hat.

Das Wasser treibt Girard-Turbinen. Auf der Chilenischen Seite sind 12 Turbinen von je 80 Pferdestärken eingebaut. Jede Turbine macht 700 Umdrehungen in der Minute, ist direkt mit einer Dynamomaschine gekuppelt, deren Leistungsfähigkeit zu 135 Ampère bei 400 Volt Spannung angegeben wird. Die Centralstation gibt die elektrische Arbeit an zwei Sekundärstationen ab. Die nach Juncalillo führende Leitung ist 3,2 km lang. Sie überträgt den Strom für 6 Dynamos von je 60 PS und besteht aus 4 Kupferdrähten, von denen 2 noch weiter bis Calavera führen, um 4 sechzigpferdige Elektromotoren zu betreiben. Auf der Argentinischen Seite, wo die Transportmittel noch schwieriger zu beschaffen sind, erwies es sich unausführbar, die einzelnen Maschinentheile auf das Gewicht herabzumindern, welches für den Transport angängig war. Deshalb musste dort die doppelte Anzahl von Dynamos und Elektromotoren von je nur halb so grosser Leistung als auf der anderen Bergseite aufgestellt werden. Die Leitung ist auch hier 3—4 km lang und führt nach Las Cuevas. Die von Siemens brothers gelieferten Kabel haben eine Seele von 19 Kupferdrähten. Drei verschiedene Querschnitte sind für die Leitungen nothwendig gewesen. Sie haben die bekannte Umhüllung aus Jute und Isolirband.

Die Elektromotoren machen 600 Umdrehungen in der Minute und treiben Luftkompressoren, welche die Luft auf 6 Atmosphären zu verdichten vermögen. Die Luftbehälter sind aus Stahlblech gebaut und von diesen gehen 10 cm weite gusseiserne Röhren aus, welche nach den Bohrern führen. An jedem Wagen, welcher auf einer kleinen Schmalspurbahn (0,61 m) sich bewegt, sind 6 derartige Bohrer montirt. Man hat dieses Verfahren des Luftdrucks dem hydraulischen Verfahren auch deshalb vorgezogen, weil es gleichzeitig zur Lüftung dient und eine Wasserabführung entbehrlich macht. Es war auch zu befürchten, dass bei Anwendung von Wasserdruck die vor dem Tunnel befindlichen, freiliegenden Röhren einfrieren könnten.

Das zerkleinerte Gestein wird mittelst Drahtseilförderung entfernt. 6 Haspeln von je 6 PS ziehen die Bohrmaschinen (Wagen) die Steigung hinauf vor Ort und befördern die Schuttwagen, wo diese nicht mehr durch eigene Schwere laufen. Vier kleine elektrische Lichtanlagen sind abgezweigt und speisen — jede zu 10 PS — fünfzigkerzige Glühlampen. Ein ausgedehntes Fernsprechnetz verbindet alle Betriebsstellen. Der Tunnel am Upsallatapass ist jedenfalls der erste, wo der elektrische Strom in grossem Umfange zur Verwendung gelangen wird. Wir dürfen auf das Ergebniss gespannt sein.

Es liegt nicht in der Absicht alle Tunnel mit Maschinen zu bohren. Die kurzen Vortunnel sollen von Hand gebohrt werden. Es ist angenommen, dass die Zeit, welche die Maschinenbohrung im Scheiteltunnel erfordert, für den Handbaubetrieb in den kleinen Tunneln mit ausgenutzt werden soll, derart, dass letztere vor dem grossen Scheiteltunnel sicher fertig werden. Ueberdiess muss wegen des Schnees 6 Monate im Jahre die Arbeit eingestellt werden. Ist die Baustelle des grossen Tunnels erst einmal erreichbar geworden, so soll in diesem das ganze Jahr hindurch gearbeitet werden.

Man nimmt nicht an, dass das zur Anwendung bestimmte System so billig als Handarbeit oder irgend ein anderes der bekannten Systeme sein wird, aber der Mangel an Brennmaterial oder Wasserkraft in sonst erreichbarer Nähe war bestimmend für die Entscheidung. Möge Clark mit dieser Unternehmung Erfolg haben, beschäftigt er sich doch schon seit 20 Jahren mit dem Projekt der grossen Südamerikanischen Ueberlandbahn.

Kolle.

Minister Baross über den neuen Ungarischen Frachtentarif.

Handelsminister Baross gab am 12. d. Mts. im Ungarischen Abgeordnetenhause die ersten offiziellen Aufklärungen über die allgemeine Natur der von ihm geplanten Reform der Frachtentarife auf den Ungarischen Staatsbahnen. Der Minister wendete sich zunächst gegen die Forderung, dass die Revision des Tarifs der Beschlussfassung des Parlaments unterbreitet werde. Dadurch würde nach seiner Meinung jeder staatliche Betrieb unmöglich, die leichte Beweglichkeit und rasche Befriedigung neu auftretender Bedürfnisse illusorisch gemacht, und da es dem Abgeordnetenhause um das Wesen der Sache und nicht um die Form zu thun sei, so werde ihm dasselbe gewiss zustimmen, wenn er die geplante Reform mit seiner eigenen Verantwortlichkeit zu decken entschlossen ist. Sodann führte Minister Baross aus: Die Lokaltarife der Ungarischen Staatsbahnen wurden zuletzt im Jahre 1887 festgestellt. Seither sind die Ungarischen Staatsbahnen mannigfachen Veränderungen unterworfen gewesen. Es wechselten der Bestand und die Zahl der verstaatlichten Eisenbahnen, es wurde das Netz wesentlich ausgebreitet. Diese Erweiterung des Netzes konnte nur dadurch durchgeführt und erleichtert werden, dass die Neubearbeitung der Tarife immer wieder auf einen späteren Zeitpunkt hinausgeschoben wurde. Jetzt aber, seit auch die Nordostbahn verstaatlicht wurde und das Netz der Ungarischen Staatsbahnen eine Ausdehnung von mehr als 8000 km gewonnen hat, wurde es eine nicht länger hinauszuschiebende Pflicht, die Lokaltarife sowohl in formeller als auch in materieller Hinsicht umzuarbeiten, denn der gegenwärtige Frachtentarif ist ausserordentlich komplizirt, dass sich in demselben selbst die kompetentesten Kreise nur mit der grössten Schwierigkeit zurechtzufinden vermögen. Die Arbeit war eine sehr schwierige und eine sehr wichtige. Es entstand zunächst die Frage, auf welcher Grundlage die neuen Tarife aufgebaut werden sollen. Denn es sollten bei der Publikation derselben alle jene Erfahrungen berücksichtigt und alle jene wirthschaftlichen Interessen gewahrt werden, auf welche uns die Zwecke der Ungarischen Staatsbahnen hinweisen. Die Regierung fand zunächst, dass die Tarife wesentlich vereinfacht werden müssen und dass die Tarifsätze unseren wirthschaftlichen Verhältnissen angepasst wohlfeiler sein müssen. Die Einfachheit konnte hauptsächlich dadurch erreicht werden, dass ich die Feststellung einer kilometrischen Einheit als gänzlich überflüssig fallen liess und mich für die Zehn-Kilometereinheit entschied. Dadurch wurde die Zahl von 1300 spezifischen Additionen sofort auf 130 reduzirt, ohne dass dies auch nur im entferntesten mit dem geringsten Nachtheile für das Publikum verbunden wäre. Die Tarife werden dadurch übersichtlicher, und selbst der Laie wird sich in denselben mit jenen Hilfsmitteln leicht zu orientiren vermögen, die ihm werden an die Hand gegeben werden. Die Tarife werden ferner auch dadurch vereinfacht werden, dass ein namhafter Theil der Spezialtarife aufhören und nur jene Ausnahmetarife werden in Wirksamkeit bleiben, die schon bisher aus dem Gesichtspunkte unserer volkswirthschaftlichen Interessen aus niedrigeren Sätzen bestanden.

Bei der Feststellung der Lokaltarife habe ich überdies auch jene Erfahrungen zu Hilfe genommen, die seit der Einführung des neuen Personentarifs gemacht wurden. Die vorliegenden Daten stellten ausser allen Zweifel, dass auf den Ungarischen Staatsbahnen vorwiegend der Nachbar- und der Fernverkehr zu entwickeln seien. Im Nachbarverkehre ist die Eisenbahn der Konkurrenz der verschiedensten Achsenfuhrwerke und anderen Konkurrenzen ausgesetzt, und die Tarifsätze waren in diesem Verkehre übermässig hohe. Dieselben Daten konstatiren, dass der Verkehr der Ungarischen Staatsbahnen über eine gewisse Frequenz hinaus wieder ein mangelhafter ist. Es ist hinsichtlich unserer Rohproduktion eine feststehende Thatsache, dass bei unseren wichtigsten Märkten die Durchschnittsentfernung, welche die Eisenbahn zurücklegt, zwischen 124 und 212 km sich bewegt, bei den allerwichtigsten Märkten aber zwischen 154 und 180 km variirt. Darüber hinaus ist daher der Verkehr noch sehr wesentlich zu steigern. Dabei ist in erster Linie ins Auge zu fassen, dass Ungarn ein Land der Rohproduktion ist, dass wir hauptsächlich Massenwaaren verfrachten. Betrachten Sie doch die verschiedenen Gegenden des Landes. Blicken Sie nach Siebenbürgen oder Ober-Ungarn, die von den Centralmärkten sehr entfernt sind. Diese Länderstriche in den Nachtheilen der Entfernung zu belassen, wäre ein entschiedener Schaden für unsere Volkswirthschaft. Wenn also die Ungarischen Staatsbahnen in der Lage sein werden, diese Nachtheile der Entfernung zu beseitigen und sich nebenbei einen grossen Verkehr und finanziellen Nutzen zu sichern, so glaube ich, dass auf dem Gebiete der Frachtentarife dem Lande abermals ein grosser Nutzen erblühen kann. In abstracto acceptire ich die Richtigkeit der These, dass Leistung und Gegenleistung gleich sein sollen. Allein die mathematische Durchführung der These führt zu sehr vielen Ungerechtigkeiten. Der Staat, der über ein solches Eisenbahnnetz verfügt, darf sich nicht allein mit mathematischen Wahrheiten beschäftigen, sondern in erster Linie mit der wirthschaftlichen Gerechtigkeit. Diese wirthschaftlichen Wahrheiten müssen sich aber in Siebenbürgen, in Ober-Ungarn, in der Militärgrenze als ebenso richtig erweisen, wie auf welchem Punkte Ungarns sonst. Welch eine Auffassung wäre es, die mathematischen Wahrheiten solchen elementaren Wahrheiten hinzuopfern?

Gleichwie ich bei der Einführung des Personentarifs im Fernverkehre dieselbe Erfahrung gemacht habe, bin ich überzeugt, dass auch beim Frachtentarif die Eliminirung der Nachtheile der Entfernung die wirthschaftliche Lage wesentlich verbessern wird. Diese beiden Ausgangspunkte des Personentarifs habe ich in dem vernunftmässig zulässigen Maasse auch in die Feststellung des Frachten-Lokaltarifs hinübergenommen. Hinsichtlich des Nachbarverkehres ergeben sich keine Schwierigkeiten, denn in diesem Verkehre wurde der Minimalsatz für jede Wagenladung, der unter allen Umständen zu entrichten ist, so gering auch die Entfernung sein möge, von den bisherigen sechs Gulden auf vier Gulden herabgesetzt. Das ist die erste Begünstigung. Die zweite besteht darin, dass die Manipulationsgebühren bis zu einer Entfernung von 40 km auf die Hälfte herabgesetzt wurden. Dadurch entstand im Nachbarverkehre eine so günstige Tarifbildung, dass es sehr wahrscheinlich ist, dass die Eisenbahnen im Nachbarverkehre ein sehr vortheilhaftes Geschäft erzielen werden. Ich habe nämlich bestimmte Kenntniss davon, dass es Linienabschnitte, selbständige Abzweigungen und Lokalbahnen von 30—40 km gibt, längs denen die Fuhrwerke sehr bequem gehandhabt werden, und zwar nicht zum Vortheile des Publikums und der betreffenden Eisenbahn, sondern zum Vortheile des Fuhrwerkes. Die Konkurrenz in dieser Beziehung halte ich auf rationeller Grundlage für sehr gut durchführbar. Hinsichtlich des Fernverkehres wurden die Transportdurchschnitte berechnet, und diese Durchschnitte erwiesen sich als sehr verschiedenartige. Hier habe ich nach Maassgabe der mir vorgelegenen Daten, wie ich glaube richtig, die Entfernung von 200 km für die Zukunft als die maassgebende angenommen. Bis zu 200 km wird demnach von 1—200 km bei Stück- und Massengütern ein neuer, abfallender Einheitssatz aufgestellt, so dass, nehmen wir an, bis zu 200 km ein Einheitssatz von 13 kr., über 200 km hinaus aber ein solcher von 11 kr. wird eingehoben werden. Infolge dessen wird bei grösseren Entfernungen durch die gemeinsame Anwendung der beiden Ziffern ein solcher Gesammtsatz entstehen, welcher den Frachtentransport verwohlfeilt, ohne bis zu 200 km eine Ermässigung zu gewähren.

Bei Waaren in ganzen Wagenladungen, bei denen die Ungarische Volkswirthschaft besonders interessirt ist, besteht der Tarif aus drei Theilen. Der erste erstreckt sich auf die ersten 200 km, der zweite von 200 bis 400 km, der dritte bezieht sich auf Entfernungen über 400 km hinaus. Dies bitte ich aber nicht so zu verstehen, wie es beim Personentarife der Fall ist, dass für Entfernungen bis zu 200 km ein Gesammtsatz angewendet wird, sondern dass der betreffende Satz nach dem Myriameter stufenweise zur Anwendung gelangt, was einen wesentlichen Unterschied im Vergleich mit dem Personentarif ergibt. Daraus folgt jedoch, dass für Waaren in ganzen Wagenladungen eine weit grössere Begünstigung eintritt, als für Stückgüter und für Massengüter in der Regel beabsichtigt wird.

Wie gestaltet sich nun der Tarif in volkswirthschaftlicher Beziehung? Die Waarenklassifikation haben wir so, wie sie besteht, aufrecht erhalten, allein nicht deshalb, weil wir in dieser Beziehung an gewisse gemeinsame Feststellungen gebunden wären, sondern aus dem Grunde, weil diese Klassifikation die Grundlage unzähliger Verbandtarife bildet und wir die letzteren nicht zu lösen beabsichtigen. Es ist aber trotzdem gelungen, unser wirthschaftliches Interesse zur Geltung zu bringen, zunächst dadurch, dass unsere Rohprodukte, bezw. die Lebensmittel und ähnliche Artikel insbesondere für die Konsumtionsmärkte der grossen Städte und Gemeinden wesentliche Ermässigungen erhalten. Für die industrielle und kommerzielle Produktion bilden wir einen Sammeltarif. Ausserdem werden in unseren Exportrelationen die Tarifsätze für unsere landwirthschaftlichen Produkte sehr wesentlich ermässigt. Die Hilfsprodukte unserer landwirthschaftlichen und industriellen Produktion aber, wie Kohle, Eisen und andere Rohprodukte, ferner die verschiedenen Gattungen von Kunstdünger erhalten gleichfalls Ermässigungen, so dass dieselben die grössten Entfernungen zurücklegen können, ohne dass deren Verkehrsfähigkeit beeinträchtigt würde. Die innere Einrichtung und Zusammenstellung des Tarifs ist daher unseren wirthschaftlichen Interessen angepasst.

Nun könnte man fragen, welche finanziellen Vortheile werden infolge des neuen Tarifs gegenüberstehen? Gleichwie bei der Einführung des Zonentarifs im Personenverkehr behaupte ich auch hier, dass es nicht meine Absicht sein kann, zu prophezeien. Wenn sich jedoch meine Berechnungen und Kalkulationen als richtig erweisen, so bin ich überzeugt, dass auch in diesem Falle dasselbe eintreten wird, was bei dem Personentarif geschehen ist, dass wir nämlich neben einem sehr grossen volkswirthschaftlichen Nutzen auch einen sehr namhaften finanziellen Erfolg erzielen werden. Aber schliesslich hängt der Frachtenverkehr doch hauptsächlich von den geschäftlichen und landwirthschaftlichen Konjunkturen ab. Es ist unmöglich, unter allen Umständen und Verhältnissen für das beste Ergebniss eine Garantie zu übernehmen. Was aber durch menschliche Kraft zu erreichen ist, das wird die Regierung gewiss unternehmen. Sie hat niemals die Grenzen des Zulässigen überschritten. Gerade mit Rücksicht auf jene Daten jedoch, die kürzlich mit Bezug auf die Herstellung der Valuta vorgebracht wurden, mit Rücksicht auf die Zollpolitik, der wir überall begegnen, mit Rücksicht auf das Sinken der Preise, durch welche sehr viele Produktionszweige schwer getroffen wurden, hält es die Regierung für ihre Pflicht, solche Lokaltarife zu bilden, mit deren Hilfe es in der Zukunft möglich sein wird, die schädliche Rückwirkung der erwähnten unterschiedlichen Faktoren zu paralysiren. Es wird dies vielleicht nicht vollständig gelingen, aber jedenfalls wird ein Gegengewicht geschaffen, welches unserer wirthschaftlichen Produktion zu statten kommen und indirekt die Zunahme an Vermögen sowie die Steuerfähigkeit und dadurch alle Grundlagen des öffentlichen Wohles fördern wird. Diese Gesichtspunkte bestimmten die Regierung dazu, den volkswirthschaftlichen Wünschen der Nation durch einen Tarif zu genügen, welcher die weitestgehenden Begünstigungen enthält.

Es bleibt mir noch eine Bemerkung übrig. Was die Hauptstadt betrifft, so kann ich den Standpunkt der Regierung ganz offen darlegen. Die Behauptung, als ob für die Provinzstädte nicht gleichfalls alles geschehen würde, was aus den Gesichtspunkten der wirthschaftlichen Förderung derselben wünschenswerth ist, entspricht den Thatsachen nicht. Es ist richtig, dass die Regierung zu Gunsten der Hauptstadt auch Ausnahmemaassregeln trifft, aber ich kenne unter denselben keine einzige, welche die Interessen der Provinzstädte verletzen würde. Andererseits aber können keine begründeten Einwendungen dagegen erhoben werden, wenn die Regierung zu Gunsten des Handels der Hauptstadt auch zu Ausnahmemaassregeln greift. Jeder Staat ist bestrebt, die Entwickelung eines solchen centralisirten Handelsemporiums zu fördern. In Ungarn ist die Hauptstadt hierzu wie geschaffen, und die Regierung Ungarns würde einen grossen Fehler begehen, wenn sie

den Handel gerade an jenem Punkte decentralisiren würde, der zur Vermittelung desselben am geeignetsten ist. Das bedeutet aber nicht so viel, dass die Interessen der Provinzstädte vernachlässigt werden müssen. Ja, die Regierung ist geradezu bestrebt, mit gleichem Maasse überall zu messen. Die Regierung trifft im Interesse der Provinzstädte die geeigneten Maassregeln hinsichtlich der Reexpedition. Das ist eine sehr wichtige Frage, und sie bedeutet so viel, dass der vermittelnde Handel durch die Reexpedition an einen bestimmten Ort, an eine bestimmte Stunde und an eine bestimmte Industrie gebunden ist. In dieser Hinsicht wird sich die Regierung in Zukunft auf einen liberaleren Standpunkt stellen, als in den bisherigen Regulativen; sie wird bei der Gewährung der Reexpedition die Interessen der Volkswirthschaft und des vermittelnden Handels sich vor Augen halten und diese Begünstigung in der Weise ertheilen, wie dies von den einvernommenen Fachkreisen gewünscht wurde. Durch die liberale und richtige Organisation der Reexpedition werden dem vermittelnden Handel Ungarns ziemlich beträchtliche Vortheile zugewendet werden, so dass derselbe in der Lage sein wird, seine Thätigkeit sehr ansehnlich zu erweitern und sich günstig zu entwickeln. (Lebhafte allgemeine Zustimmung.)

Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen

im Rechnungsjahre 1889/90.

Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug nach dem uns vorliegenden Berichte mit Ende März d. J. 1 340,48 km (davon 1 319,35 km auf Elsass-Lothringischem Gebiet) gegen eine Länge 1 333,90 km am Schlusse des Vorjahres, mithin mehr 6,58 km. Dieser Zugang ist durch die am 16. Dezember 1889 eröffnete Bahn untergeordneter Bedeutung Buchsweiler-Ingweiler entstanden. Die Länge der zweigeleisigen Strecken beträgt einschliesslich der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis zum Bahnhofe Basel unverändert 636,11 km. Von der Eigenthumslänge (1 325,88 km) liegen 1 308,90 km auf Elsass-Lothringischem und 16,98 km auf Preussischem Gebiet. Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende normalspurige Bahnen im Betriebe: 1. Die von der Reichsbahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen 5,29 km und 2. die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene Strecke von Saargemünd bis zur Bayerischen Grenze bei Bliesbrücken 11,74 km.

Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen (einschliesslich der am 4. November 1889 eröffneten Strecke Ulflingen-Preussische Grenze) betrug mit Ende März d. J. 199,47 km. Der auf Luxemburgischen Gebiete liegende 6,94 km lange Theil der Sekundärbahn Ulflingen-St. Vith ist für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft, der auf Preussischem Gebiete liegende Theil für Rechnung des Preussischen Staates gebaut worden. Die Strecke von Ulflingen bis zur Preussischen Grenze ist seitens der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln verpachtet, welche auch ausschliesslich ihre Tarife auf dieser Strecke zur Anwendung bringt und sämmtliche Betriebseinnahmen bezieht. Die Beförderung der Züge von Ulflingen bis St. Vith besorgt die Reichs-Eisenbahnverwaltung mit eigenem Personal und Material gegen Ausgleichung durch entsprechende Leistung der vorgenannten Königlichen Eisenbahndirektion auf Bahnstrecken des Reiches.

Verkehrsverhältnisse. Die gesammte Verkehrsentwickelung des Jahres 1889/90 lässt im allgemeinen, ungeachtet der durch die zeitweisen Ausstände der Arbeiter in den Kohlenbezirken entstandenen Störungen, einen bemerkenswerthen Aufschwung der Gewerbethätigkeit und des Handels erkennen, indem die einzelnen Verkehrsarten dem Vorjahre gegenüber durchweg gestiegen sind und zum Theil sehr namhafte Mehrerträgnisse aufweisen. Der Personenverkehr ist insbesondere durch die im Jahre 1889 stattgehabte Weltausstellung in Paris begünstigt worden, während derselbe andererseits unter der lange andauernden und weit verbreiteten Influenzaepidemie nicht unbedeutend gelitten hat.

Die Gesammteinnahme ist im Vergleich mit dem Vorjahre von 50 065 880 *M.* auf 53 914 487 *M.*, mithin um 3 848 607 *M.* = 7,7 % gestiegen, während die Betriebsausgabe eine Steigerung von 29 650 411 auf 31 483 028 *M.*, mithin nur um 1 832 617 *M.* = 6,2 % aufweist, der Betriebsüberschuss dagegen von 20 415 469 auf 22 431 459 *M.*, mithin um 2 015 990 *M.* = 9,9 % gewachsen ist. Gegenüber dem Voranschlage, welcher mit einem Reinerträgniss von 19 036 744 *M.* abschliesst, stellt sich der Ueberschuss um 3 394 715 *M.* = 17,8 % höher.

Im Personenverkehr ist die Gesammtzahl der beförderten Personen von 12 627 870 auf 13 336 827, also um 708 957 = 5,6 %, die erzielte Einnahme von 9 761 889 auf 10 452 591 *M.*, mithin um 690 702 *M.* = 7,1 %, die kilometrische Leistung der Personenwagen dagegen von 76 802 312 auf 79 290 408 Achskm, mithin nur um 2 488 096 Achskm = 3,2 % gestiegen, woraus eine nicht unwesentlich vortheilhaftere Ausnutzung des Raumes der Personenwagen erhellt.

Der Gepäckverkehr hat im Vergleich mit dem Jahre 1888/89 ein besseres Ergebniss gebracht, indem die Einnahme von 520 977 auf 532 662 *M.*, mithin um 11 685 *M.* = 2,2 % gestiegen ist.

Beim Güterverkehr ist im Vergleich zum Vorjahre die Beförderungsmenge von 11 391 131 auf 11 985 085 t, mithin um 593 954 t = 5,2 %, die Einnahme von 34 343 501 auf 36 840 617 *M.* mithin um 2 497 116 *M.* = 7,3 % und die kilometrische Leistung der Güterwagen von 395 409 157 auf 419 550 833 Achskm, mithin nur um 24 141 676 Achskm = 6,1 % gestiegen. Aus der Steigerung der Einnahmen um 7,3 % und der Steigerung der kilometrischen Leistungen der Güterwagen um 6,1 % ergibt sich ein um 1,2 % vortheilhafteres Durchschnittserträgniss des Güterwagen-Achskilometers. Die hauptsächlichsten Tarifklassen des Güterverkehrs weisen durchweg bemerkenswerthe, zum Theil sehr erhebliche Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre auf, und zwar ist das Erträgniss gestiegen bei dem Express- und Eilgut von 965 778 auf 1 047 951 *M.* also um 82 173 *M.* = 8,5 %, bei dem Stückgut von 3 561 717 auf 3 704 337 *M.*, mithin um 142 620 *M.* = 4 %, bei den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklasse A 1 und B von 2 882 852 auf 3 292 469 *M.*, mithin um 409 617 *M.* = 14,2 %, bei den Gütern der Spezialtarife A 2, I. II und III von 10 966 747 auf 12 102 271 *M.*, mithin um 1 135 524 *M.* = 10,4 %, bei Steinkohlen und Koks von 11 613 782 auf 12 123 430 *M.*, mithin um 509 648 *M.* = 4,4 %, bei Holz nach dem Ausnahmetarif von 821 330 auf 901 121 *M.*, mithin um 79 791 *M.* = 9,7 % und bei Roheisen, Eisenerzen und Steinen von 3 531 294 auf 3 669 039 *M.*, mithin um 137 745 *M.* = 3,9 %. Von der 3 704 337 *M.* betragenden Gesammteinnahme aus dem Stückgutverkehr des Jahres 1889/90 entfallen 392 444 *M.* oder 10,6 % auf die zweite Stückgutklasse (Beförderung zu ermässigten Sätzen) gegen 9,5 % im Vorjahre.

Der Viehverkehr hat gleichsam dem Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre einen Aufschwung genommen, indem die Einnahmen von 497 534 auf 536 508 *M.*, mithin um 38 974 *M.* = 7,8 % gestiegen sind.

Die Einnahmen der drei ersten Verkehrsgruppen des gesammten Güterverkehrs stellen sich im Vergleich zum Vorjahr im Binnenverkehr auf 9 420 770 (gegen 9 625 086) *M.* = — 204 316 *M.* oder 2,2 %, im direkten Verkehr auf 23 135 699 (20 253 168) *M.* + 2 882 531 *M.* oder 14,2 % und im Durchgangsverkehr auf 6 960 299 (6 819 075) *M.* = + 141 224 *M.* oder 2,1 %. Das Mindererträgniss im Binnenverkehr ist hauptsächlich auf den mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getretenen direkten Gütertarif zwischen den Reichseisenbahnen und der Französischen Ostbahn zurückzuführen. Die in diesem direkten Verkehr erscheinende Gütermenge wurde früher im Binnenverkehr nachgewiesen.

Im Personenverkehr ordnen sich die bedeutenderen Stationen nach der Anzahl der zu- und abgegangenen Personen (bis über 300 000) wie folgt: Strassburg mit 2 478 169, Mülhausen mit 1 865 505, Metz mit 1 218 041, Luxemburg mit 759 060, Colmar mit 734 802, Saargemünd mit 723 131, Diedenhofen mit 462 230, Zabern mit 365 356, Schlettstadt mit 344 539, Hagenau mit 336 292, Basel mit 323 913 und Weissenburg mit 310 768 Personen; dagegen nach der Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre (bis über 100 000 *M.*): Strassburg 2 688 592 Mark, Metz 1 000 801 *M.*, Mülhausen 908 948 *M.*, Basel 670 679 *M.*, Luxemburg 619 812 *M.*, Colmar 486 748 *M.*, Zabern 218 966 *M.*, Diedenhofen 200 501 *M.*, Schlettstadt 183 142 *M.*, Saargemünd 167 300 *M.*, Saarburg 158 614 *M.*, Hagenau 155 996 *M.* und Devant-les-Ponts 103 574 *M.*

Für den Güterverkehr ordnen sich der Bedeutung nach die Stationen wie folgt: 1. nach den Gewichtsmengen (mit einem Verkehre bis über 500 000 t): Saargemünd 1 728 017 t, Diedenhofen 1 383 341 t, Völklingen 1 350 393 t, Bettingen 1 267 350 t, Wasserbillig 1 253 391 t, Strassburg 1 095 442 t, Basel 975 855 t, Esch 969 300 t, Sierck 858 892 t, Ulflingen 818 699 t, Oettingen-Rümelingen 666 702 t, Hayingen 644 977 t, Stieringen-Wendel 616 204 t, Kochern 585 758 t, Tetingen in Luxemburg 571 900 t und Deutsch-Oth 557 407 t und 2. nach dem Geldertrage (bis über 900 000 *M.*): Diedenhofen 6 161 719 *M.*, Strassburg 6 070 184 *M.*, Basel 4 359 490 *M.*, Mülhausen 3 714 038 *M.*, Metz 2 075 610 *M.*, Düdelingen 1 952 104 *M.*, Deutsch-Oth 1 896 117 *M.*, Hayingen 1 489 802 *M.*, Luxemburg 1 461 227 *M.*, Esch 1 251 303 *M.*, Oettingen-Rümelingen 1 178 159 *M.*, Dommeldingen 1 081 827 *M.*, Colmar 986 070 *M.* und Alt-Münsterol 930 889 *M.*

Finanzielle Ergebnisse. Von der Gesammteinnahme von 53 914 487 *M.* (gegen 50 065 880 *M.*) entfallen auf die Reichsbahnen 46 413 588 (43 120 117) *M.* und auf die

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 7 500 899 (6 945 763) ℳ. Von dieser Gesammteinnahme kommen 1. auf den Personen- und Gepäckverkehr 10 997 619 (10 295 394) ℳ und zwar hiervon auf die Reichsbahnen 10 112 296 (9 428 571) ℳ und auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 885 323 (866 822) ℳ und 2. auf den Güterverkehr 39 516 768 (36 697 329) ℳ; hiervon fallen auf die Reichsbahnen 33 458 046 (31 112 301) ℳ und auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 6 058 722 (5 585 028) ℳ. Für die Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter wurden 983 548 (885 758) ℳ und für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 298 323 (1 100 193) ℳ, an Erträgen aus Veräusserungen 559 022 (540 661) ℳ, an Wittwen- und Waisengeldbeiträgen 2 982 (2 517) ℳ und aus sonstigen Quellen 556 225 (544 029) ℳ vereinnahmt.

Die Gesammtausgabe bezifferte sich auf 31 483 028 (29 650 411) ℳ = 58,4 (59,2) % der Einnahme und zwar entfielen hiervon auf die Reichsbahnen 26 029 475 (24 509 300) ℳ = 56,1 (56 8) % der Einnahme und auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 5 453 553 (5 141 112) ℳ = 72,7 (74,0) % der Einnahme. Die Gesammtausgabe setzt sich aus folgenden Einzelposten zusammen: Besoldungen der etatsmässigen Beamten 7 317 344 (7 277 413) ℳ, Wittwen- und Waisengelder 90 287 (73 383) ℳ, andere persönliche Ausgaben 5 293 018 (4 916 640) ℳ, allgemeine sächliche Kosten 1 870 050 (1 694 603) ℳ, Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit Ausschluss grösserer Erweiterungs- und Ergänzungsbauten 3 548 804 (3 375 930) ℳ, Kosten der Züge 2 671 510 (2 193 753) ℳ, Unterhaltung der Betriebsmittel 3 345 850 (3 226 367) ℳ, Erneuerung des Oberbaues 1 988 299 (1 890 706) ℳ, Erneuerung der Betriebsmittel 618 634 (672 346) ℳ, Erneuerung und Ergänzung der übrigen Bahnanlagen 598 704 (377 435) ℳ, Benutzung fremder Bahnanlagen usw. 2 829 793 (2 829 442) ℳ und Benutzung fremder Betriebsmittel 1 310 735 (1 122 393) ℳ.

Von den Betriebsausgaben, welche ausschl. der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses für die Reichsbahnen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen zusammen 27 427 981 (26 027 443) ℳ betragen, entfallen 1. auf die allgemeine Verwaltung 2 801 955 (2 583 923) ℳ oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 1 856 (1 721) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 215 (206) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 5 ℳ (wie im Vorjahre), 2. auf die Bahnverwaltung 7 652 250 (7 344 209) ℳ oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 5 068 (4 893) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 587 (586) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 14 (14) ℳ und 3. auf die Transportverwaltung 16 973 776 (19 099 311) ℳ oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 11 242 (10 726) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 1 303 (1 285) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 31 ℳ (wie im Vorjahre). In Hunderttheilen der Gesammtausgabe betrugen die Kosten für die allgemeine Verwaltung 10,22 (9,92), für die Bahnverwaltung 27,90 (28,22) und für die Transportverwaltung 61,88 (61,86).

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, welcher an die Reichshauptkasse abgeführt wurde, beziffert sich auf 22 431 459 (20 415 469) ℳ; hiervon entfallen auf die Reichsbahnen 20 384 114 (18 610 817) ℳ und auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 2 047 345 (1 804 652) ℳ. Von dem Ueberschusse entfallen auf 1 km Betriebslänge 14 857 (13 601) + 1 256 ℳ = 9,24 %, auf 1 Lokomotivnutzkm 1,72 (1,63) + 0,09 ℳ = 5,52 % und auf 1 Wagenachskm 0,04 (0,04) ℳ.

Das volle Anlagekapital der Reichseisenbahnen von 479 988 381 ℳ bezw. das um 91 433 428 ℳ (um welchen Betrag die erworbenen Bahnstrecken theurer bezahlt worden sind, als deren Herstellungskosten betragen haben) gekürzte und sich auf 388 554 953 ℳ belaufende Anlagekapital hat sich durch den erzielten Ueberschuss mit 4,67 bezw. 5,77 (gegen 4,28 bezw. 5,29) % verzinst.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen unterstellte 30,552 km lange Bahnstrecke Passau-Röhrnbach (Theilstrecke der Lokalbahn Passau-Freyung), welch erstere voraussichtlich am 24. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4549 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4550 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Bestimmungen in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4557 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4656 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebersendung der Muster zu den Aufschreibungen für die mit dem Rechnungsjahre 1891 beginnende Radreifenbruch-Statistik (abgesandt am 17/18. d. Mts.).

Nr. 4683 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahnstrecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4684 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4722 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen und die Rumänischen Staatsbahnen, betreffend die Abtheilung B (Oesterreich-Ungarn und Rumänien) des alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisses (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Wenn schon einige Landtage geschlossen wurden, so kommen doch in mehreren noch tagenden Landtagen weitere Bahnfragen zur Sprache.

a) Im Mährischen Landtage wurde der Antrag genehmigt, der Unternehmung für die 30,5 km lange, mit einem Kostenaufwande von 1 308 938 fl. projektirte Eisenbahn von Grulich über Rothwasser und Schildberg nach Hochstein zur Staatsbahn eine Landessubvention von 2 500 fl. für das Kilometer unter der Bedingung zu gewähren, dass durch die weiteren Beiträge der Interessenten und Grossgrundbesitzer das Zustandekommen dieser Eisenbahn gesichert erscheint.

b) In der Kommission des Böhmischen Landtages wurde der Antrag, betreffend die Herstellung einer möglichst kurzen Verbindung des Königreiches Böhmen mit dem Hafen von Triest durch Erbauung einer Tauernbahn nach Besprechung der leitenden Gesichtspunkte zur Berichterstattung an das Plenum angenommen.

Ferner brachten mehrere Abgeordnete den Antrag auf Einführung des allgemeinen Kreuzer-Zonentarifs ein. Der Antrag hebt die Vortheile hervor, die den Bahnen und der Bevölkerung daraus erwachsen würden, und weist auf die günstigen Erfahrungen hin, welche von jenen Bahnen, welche diesen Zonentarif bereits eingeführt haben, gemacht wurden. Der Landesausschuss möge unverweilt geeignete Schritte thun, damit alle Bahnen in Böhmen zufolge einer nachdrücklichen Einflussnahme der Regierung zum Kreuzer-Zonentarife übergehen und insbesondere die Oesterreichische Nordwestbahn diesen Tarif ehestens annehme.

c) Im Galizischen Landtage wurde folgender Antrag eingebracht bezw. begründet:

„In Erwägung, dass auf Grund des § 19 der Konzessionsurkunde der Termin zur Uebernahme der Linie Krakau-Dembica der Galizischen Carl Ludwigbahn in den Staatsbetrieb schon im Jahre 1888 abgelaufen ist und hinsichtlich der Linie Dembica-Przemysl-Lemberg der Termin am 4. November 1891 beginnt, wird die Regierung aufgefordert, die Galizische Carl Ludwigbahn mit 1. Januar 1892 zu verstaatlichen."

d) Im Kärntnerischen Landtage wurde beantragt, mit Rücksicht auf die in Ungarn erfolgende Ermässigung des Frachtentarifes die Regierung um Hintanhaltung des nachtheiligen Einflusses auf das Frachten-Tarifwesen in Oesterreich zu bitten und Petitionen an die Regierung und den Reichsrath zu richten, damit bei den Verhandlungen mit Deutschland die Ermässigung der Zölle für landwirthschaftliche Erzeugnisse, besonders für Vieh, erreicht werde.

e) Im Niederösterreichischen Landtage wurde folgende Interpellation eingebracht:

Aus welchen Gründen hat die Regierung von ihrem Rechte, die Einführung des Kreuzer-Zonentarifes auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der Oesterreichischen Nordwestbahn anzuordnen, bisher keinen Gebrauch gemacht? Ist die Regierung geneigt, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln auf die Einführung dieses Tarifes auch auf den übrigen, von Wien ausgehenden Bahnen hinzuwirken?

f) Im Tirolischen Landtage wurden die Anträge auf Förderung des Baues einer Eisenbahn von Trient durch Valsugana an die Italienische Grenze seitens der Regierung und wegen der Erleichterung der Bedingungen für die Herstellung von Lokalbahnen in Tirol eingebracht, end-

lich wegen der Fahr- und Frachtpreise und der Tarifermässigung bei der Bozen-Meraner Bahn interpellirt.

g) Im Krainischen Landtage gelangte der Bericht des Landesausschusses in Sachen der Unterkrainer Bahn (s. Nr. 90 S. 875 d. Ztg.) zur Verhandlung. Der Landesausschuss beantragte zum Zwecke der Aufnahme eines 4 % Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 7 Millionen Gulden, in 75 Jahren rückzahlbar, eine Jahressubvention aus Landesmitteln von 296,953 fl. Der Antrag wurde einem zu wählenden neungliedrigen Eisenbahnausschusse zur Berathung zugewiesen.

Konzessions-Fristerstreckung.

Das K. K. Handelsministerium hat die der Zweigniederlassung Briesen der Firma Gessner, Pohl & Cie. in Müglitz ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn (bezw. Drahtseilbahn) von Johnsdorf-Briesen einerseits zu der Station Brüsau - Brünnlitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft und andererseits nach Opatowitz zum Anschlusse an die Mährische Westbahn auf weitere 6 Monate verlängert.

Uebergangskurven mit innerem Anschlusse zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Geleisestrecken auf bereits bestehenden Eisenbahnen.

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht der durch seine wissenschaftlichen Arbeiten rühmlichst bekannte Inspektor v. Leber der K. K. Generalinspektion eine Studie in Nr. 131 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ Dieselbe behandelt unter Beigabe von Zeichnungen und Formeln nach einer Einleitung: a) die allfällige alleinige Verwendung der kubischen Parabel mit ihrem natürlichen Scheitel, b) die allfällige Verwendung eines eingeschalteten vermittelnden Kreises, c) Formelnzusammenstellung für die Parabel mit künstlichem Scheitel, d) genauere Theorie der komplexen Parabel mit künstlichem Scheitel, e) Anwendung der Parabel auch in dem Falle einer ungenauen Trasse, d. i. bei nicht genau tangirendem Kreise u. zw.: 1. verallgemeinerte Näherungsformeln, 2. verallgemeinerte genauere Formeln, f) praktische Annahmen für die Einschaltung mit künstlichem Scheitel u. zw.: 1. Wahl der Konstanten mit Bezug auf die Radien, 2. Wahl der Konstanten mit Bezug auf die Geschwindigkeiten, dann erweiterte Verwerthung der Tabellenwerthe usw.

Das Budget des Ungarischen Handelsministeriums und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn.

Bei der Berathung dieses Budgets im Plenum des Abgeordnetenhauses wurden die grossen Verdienste des Ministers um die Hebung des Verkehrswesens allseitig anerkannt. Seine Rede über die Begründung des neuen Frachtentarifes bringen wir an anderer Stelle. — Der Präsident der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen, Abgeordneter v. Harkany, konstatirt, dass die grossen Erfolge der Ungarischen Eisenbahnpolitik von allen Seiten anerkannt werden. Der Redner vertheidigt die Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft gegenüber vorgebrachten Angriffen. Der Ausgleich von 1882 habe einen modus vivendi festgesetzt und die Interessen beider Parteien richtig präzisirt. Man müsse dem Handelsminister zu Dank verpflichtet sein, dass er diese Vereinbarung stets respektirt habe. Die Gesellschaft habe ihren Verpflichtungen bisher entsprochen, und die Gegenden, welche von ihren Linien berührt werden, haben bis jetzt keine Ursache zur Klage. Was die Domänen der Oesterreichisch - Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft betrifft, so haben dieselben mit grossen Opfern eine blühende und auch zum Wohle des Landes gereichende Industrie geschaffen, und wenn der Minister dieselbe wohlwollend unterstütze, verfahre er ganz korrekt. Eine Kollision zwischen dem Interesse der Bahn und jenem der Industrie der Domänen sei ausgeschlossen. Die Gesellschaft bringe auch namhafte Opfer zu kulturellen Zwecken, und die Entwickelung des Ungarischen Elements liege der Ungarischen Direktion auch am Herzen.

Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifs.

Eine Zusammenstellung über den Personenverkehr während des ersten Jahres des Zonentarifs im Vergleich zum korrespondirenden Betriebsjahre 1888/89 zeigt den überraschenden Aufschwung, welchen der Personenverkehr infolge des Zonentarifs genommen, sowie die günstigen finanziellen Resultate, welche derselbe im Gefolge hatte. In der Zeit vom 1. August 1888 bis 1. August 1889 wurden 5 684 845 Personen und 468 822 Gepäckstücke befördert und für den Personenverkehr 9 047 064 fl. und für Gepäckbeförderung 376 940 fl., demnach zusammen 9 424 004 fl. vereinnahmt.

In der Zeit vom 1. August 1889 bis 1. August 1890 wurden im Personenverkehr ausgegeben, und zwar im Nachbarverkehr 7 629 158 und im Fernverkehr 5 827 154, zusammen demnach 13 456 312 Fahrkarten, während die Zahl der beförderten Gepäckstücke 604 761 betrug; die Einnahmen im Personenverkehr beliefen sich auf 10 862 486 fl., für Gepäckstücke 589 678 fl., zusammen auf 11 452 164 fl. Es zeigt sich demnach für das Betriebsjahr 1. August 1889 bis 1. August 1890 im Vergleiche zum vorangegangenen Jahre eine Zunahme von 7 771 467 beförderten Personen und von 135 939 Gepäckstücken; das Mehr der Einnahmen betrug im Personenverkehr 1 815 422 fl. und im Gepäckverkehr 212 738 fl., zusammen 2 028 160 fl. Es ergibt sich sonach eine Steigerung des Personenverkehrs um 7 771 467 Personen, gleich 136,7 %.

Von der gesammten Beförderung entfallen auf den Nahverkehr 56,7 % und 43,3 % auf den Fernverkehr.

Beseitigung des Wagenmangels auf den Staatsbahnlinien in Böhmen.

Die von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im heurigen Jahre versuchsweise eingeführte Maassregel, wonach den industriellen Etablissements für Kohlenbezüge in den Monaten Juni, Juli und August Frachtermässigungen eingeräumt wurden, um dieselben zu veranlassen, sich in dieser Zeit bereits mit Kohlenvorräthen für die, insbesondere bei der Zuckerindustrie in die späteren Monate fallende Hauptarbeitscampagne zu versehen, hat sich vollkommen bewährt. Auf Grund dieser Ermässigungen wurden in den bezeichneten Monaten in den Betriebsdirektionsbezirken Prag und Pilsen um etwa 3 000 Wagen Kohle mehr bezogen als in der gleichen Periode des Vorjahres, und trat hierdurch eine entsprechende Entlastung des Verkehrs in den Monaten September und Oktober ein, so dass sich in diesen Monaten, in denen sonst wegen der gleichzeitigen Massentransporte an Kohlen, Rüben und Rübenschnitten stets ein empfindlicher Mangel an offenen Wagen auf den in Böhmen gelegenen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen herrschte, ein solcher Mangel nicht fühlbar machte.

Theilweise Enteignung einer Wasserkraft. Neuerlicher Augenschein. (Rechtsfall.)

Gegen das Entschädigungserkenntniss der ersten Instanz, womit für die tägliche Entnahme von Wasser zum Betriebe einer Bahn der von den Sachverständigen bestimmte Ersatz den Eigenthümern des betreffenden Mühlbaches von der ersten Instanz zugesprochen wurde, beschwerten sich dieselben deshalb, weil auf eine angebliche Kapitalsentwerthung und auf ihre Erinnerungen gegen den Befund der Sachverständigen keine Rücksicht genommen wurde. Diese Beschwerde ist vom K. K. O. G.-H. aus dem Grunde zurückgewiesen worden, weil „im Falle der theilweisen Enteignung einer zum Betriebe von Mühlen dienenden Wasserkraft ein Anspruch auf Kapitalsentwerthung der Mühlen gegen die Eisenbahn nicht gestellt werden kann, falls bei Bemessung der Entschädigung auf Nutzentgang und Betriebsentschädigung ohnehin Rücksicht genommen wurde. Ferner muss das Gesuch um Vornahme des Augenscheines gemäss § 31 des Enteignungsgesetzes vor Ablauf der zum Rekurse gegen das erstrichterliche Entschädigungserkenntniss bestimmten Frist eingebracht werden; da eine solche neuerliche Vornahme nur zur Vervollständigung oder Richtigstellung der maassgebenden Verhältnisse dienen soll.“ (Röll'sche Sammlung Nr. 44.)

Der Kreuzer-Zonentarif und die Oesterreichischen Privatbahnen.

Die Verhandlungen mit der Nordbahn, Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft über die auf diesen Bahnen durchzuführende Reform ihrer Personentarife sind im Zuge. Die genannten grossen Gesellschaften sind geneigt, ihre Tarifreform derart zu gestalten, dass dieselbe den Personentarifen der Staatsbahnen nahekommen und sollen die neuen Personentarife auf den Linien derselben im Laufe des nächsten Frühjahrs zur Einführung gelangen. In Verhandlung steht ausserdem noch der neue Personentarif der Wien-Pottendorfer Bahn, für welche die Südbahn als betriebführende Unternehmung die Einführung des Südbahntarifs vorgeschlagen hat und die Graz-Köflacher Eisenbahn. Diese Bahn hat dem Handelsministerium einen ermässigten Zonentarif in Antrag gebracht, welcher einer Ermässigung der III. Klasse um 38,4 %, der II. Klasse um 17,7 % und der I. Klasse um 5 % für das Personenkilometer gleichkommt. Das Handelsministerium hat diesen Tarif nicht genehmigt und die Verwaltung der Gesellschaft aufgefordert, einen dem Kreuzer-Zonentarife näherkommenden Vorschlag zu unterbreiten. Die Verwaltung der Graz - Köflacher Eisenbahn hat nun an das Handelsministerium eine neuerliche Eingabe gerichtet, in welcher dieselbe unter Hinweis auf die im Vorjahre eingeführten Ermässigungen bei den Frachttarifen, sowie auf die Interessen der Gesellschaft nicht in der Lage zu sein erklärt, eine weitergehende Ermässigung des Personentarifs in Vorschlag zu bringen, da insbesondere ein Ausgleich des Einnahmeausfalls durch eine erhöhte Frequenz bei dieser Bahn nicht erwartet werden könne.

Inzwischen haben die Verwaltungen der Nordbahn und der Carl Ludwigbahn in der Relation Wien-Lemberg eine wesentliche Herabminderung der Personentarife eintreten lassen,

und die beiden Verwaltungen haben sich nunmehr entschlossen, in der nächsten Zeit auch in den Relationen Wien-Przemysl und Wien-Jaroslau ähnliche Tarifreduktionen der Personentarife eintreten zu lassen.

Galizien und die Ungarische Eisenbahntarif-Politik.

Die Krakauer Handelskammer hat beschlossen, ein Memorandum an die Regierung und den Landtag einzusenden, worin die insbesondere die Galizischen Handels- und Industrieverhältnisse ungemein schädigenden Wirkungen der Eisenbahntarif-Politik Ungarns dargestellt werden und um schleunige Abhilfe gegen diesen Uebelstand gebeten wird. Diese Abhilfe könne nur durch eine selbständige Tarifpolitik gleich der Ungarischen bewirkt werden, welche, wie das Memorandum ausführt, durch Ausdehnung des Staatsbahnnetzes vermittelst Verstaatlichung der Bahnen, besonders der Carl-Ludwig- und Südbahn, ermöglicht werde.

Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Gegenüber der bisherigen ablehnenden Haltung soll derzeit seitens der Regierung sich eine grössere Geneigtheit zeigen, in Vorbesprechungen über die Vorschläge der Verwaltung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einzutreten. Bis jetzt befinden sich im Staatsbetriebe in Mähren und Schlesien die Linien Olmütz - Czelechowitz, Prossnitz - Triebitz, Sternberg - Grulich, Hohenstadt-Zöptau und Hannsdorf-Ziegenhals mit dem bevorstehenden Anschluss an die Preussischen Staatsbahnen in Ratibor. Die zu übernehmenden Linien der Mährischen Centralbahn sind die Linien Olmütz-Jägerndorf und Jägerndorf-Troppau, durch welche der Staatsbahnbetrieb einerseits eine fortlaufende Verbindung von Olmütz nach Trübau, andererseits von Olmütz nach Troppau mit dem Anschluss an Preussen erhält.

Vorläufige Nichtverstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn.

Die besonders durch die vorerwähnten Beschlüsse des Galizischen Landtages und der Handelskammer genährten Gerüchte von der angeblich unmittelbar bevorstehenden Verstaatlichung der Carl Ludwigbahn wollen nicht zur Ruhe kommen. Die Verstaatlichung kann jedoch unter keinerlei Umständen vor Fertigstellung des zweiten Geleises erfolgen. Die bekannte Resolution des Abgeordnetenhauses in dieser Angelegenheit lautete auch dahin, die Regierung möge nach Fertigstellung des zweiten Geleises an die Einlösung der Galizischen Carl Ludwigbahn schreiten. Was nun das zweite Geleis betrifft, so sollte dasselbe termingemäss allerdings am 1. Juli 1891 fertiggestellt sein. Infolge verschiedener Verzögerungen in der Lieferung von Materialien kann indess schon heute gesagt werden, dass es nicht möglich sein werde, diesen Termin einzuhalten. Dann erst folgt die Kollaudirung und Revision der ganzen Anlage, die Abrechnung mit den verschiedenen Bauunternehmungen, welche geraume Zeit in Anspruch nehmen werden, und wenn dies alles beendigt ist, kommen noch diverse Investitionen und Erweiterungsbauten hinzu. Der konzessionsmässige Termin für die Einlösung der Linie Przemysl-Lemberg ist der 4. November 1891. Wenn die Staatsverwaltung schon im Jahre 1891 wirklich zur Einlösung schreiten wollte, dann müssten die bezüglichen Verhandlungen mit der Verwaltung der Galizischen Carl Ludwigbahn schon in der nächsten Zeit beginnen und noch vor Eintritt des Frühjahres müsste dem Abgeordnetenhause die Vorlage darüber zugehen. Nun läuft bekanntlich das Mandat der jetzigen Abgeordneten im nächsten Sommer ab und das neugewählte Abgeordnetenhaus tritt allwahrscheinlich erst im Spätherbste 1891 zusammen. Schon mit Rücksicht auf diese parlamentarischen Verhältnisse dürfte der 1. Januar 1892 als der früheste Termin für die Einlösung der Galizischen Carl Ludwigbahn bezeichnet werden.

Eröffnung bezw. Auflassung von Haltestellen.

a) Die Haltestelle „Suczawa-Bad" auf der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz wurde am 15. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

b) An demselben Tage wurde die Haltestelle „Neszüry-Alpár" der Königlich Ungarischen Staatsbahn aufgelassen und dafür die Haltestelle János-Szallás zwischen den Stationen Szathmar und Kiskun-Dorosma eröffnet.

Generalversammlung der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik am 8. d. Mts.

Dem Geschäftsberichte für 1889 zufolge ist der erzielte Umsatz jenem des Vorjahres annähernd gleich geblieben, indem Gesellschaftsfabrikate im Gesammt-Fakturenwerthe von 2 830 000 fl. — gegen 2 887 000 fl. im Jahre 1888/89 — zur Ablieferung gelangten. Die Lieferungen umfassten 70 Stück Lokomotiven und 37 Tender im Betrage von 1 857 000 fl. und eine grössere Zahl Maschinentheile im Werthe von 973 000 fl. — Für das mit 1. Juli d. J. begonnene heurige Geschäftsjahr sind bisher 42 Lokomotiven und 6 Tender in Ausführung begriffen und weitere Aufträge in Aussicht. Ausserdem hat die Verwaltung bereits namhafte Bestellungen für die sonstigen gesellschaftlichen Fabrikationszweige in Händen, so dass das gesellschaftliche Etablissement auch im laufenden Geschäftsjahre ausreichend beschäftigt sein dürfte. Nach Vornahme der statutarischen Abschreibungen von 56 564 fl. ergibt sich für 1889/90 ein Ueberschuss von 242 580 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre ein Gesammt-Reingewinn von 285 227 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, ausser den 5 % Kapitalszinsen weitere 5 % als Superdividende an die Aktionäre mit zusammen 196 080 fl. zu vertheilen, 25 000 fl. der Reserve zuzuführen und die nach Abzug der statutenmässigen Tantiemen erübrigenden 49 693 fl. auf laufende Rechnung zu übertragen. Der Antrag wurde angenommen und es gelangt der Dividendenkupon mit 20 fl. für die Aktie vom 18. d. Mts. ab zur Einlösung.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Durch die in London und Newyork herrschende Börsenpanik, sowie durch die später glücklicherweise dementirte Nachricht über das Uebelbefinden Sr. Majestät des Kaisers von Oesterreich war die Spekulation in gedrückter Stimmung und erholte sich nur langsam von der zu Anfang der Woche beobachteten äussersten Zurückhaltung. Mit Ausnahme der Galizischen Carl Ludwigbahn (204,50), welche trotz der von der Russischen Regierung verfügten Aufhebung des Russischen Transitverkehrs über Oesterreich infolge der sich fortwährend erhaltenden Verstaatlichungsgerüchte gewann, waren die übrigen internationalen Bahnaktien, wie Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2770), Nordwestbahn (219,25), Elbethalbahn (229), Staatsbahn (242,25) und Südbahn (142) im Rückgange. Die wieder aufgetauchten Gerüchte, dass die Dux-Bodenbacher Bahn (—,—) doch bis zum 1. Januar 1891 die Prag-Duxer Bahn einlösen werde, konnte deren Prioritätsaktien nicht von ihrem Tiefstande (90,75) heben. — Die 4 % Prioritäten der Albrechtbahn (101,75) sind im amtlichen Kursblatte der Wiener Börse nunmehr verzeichnet. Dieselben sind derzeit noch nicht im Umlaufe, sondern sollen erst zum Behute des beabsichtigten Umtausches der 5 % Prioritäten der Albrechtbahn geschaffen werden.

Das Preussische Landes-Oekonomiekollegium über die Einheitszeit.

Das Landes-Oekonomiekollegium war von dem Herrn Minister für Landwirthschaft zur gutachtlichen Aeusserung aufgefordert worden, ob die Einführung einer Einheitszeit für Deutschland wünschenswerth sei. Die Berathung und Beschlussfassung über diese Frage bildete den Gegenstand der Berathung in der Sitzung vom 10. d. Mts. Der Referent, Rittergutsbesitzer v. Bemberg (Flamersheim) befürwortete die Annahme folgenden Antrages: „1. Die Einführung einer Einheitszeit für Deutschland, mit Annahme des östlich von Greenwich liegenden 15. Meridians erscheint für das öffentliche Verkehrswesen, Eisenbahnen, Post, Telegraphen usw. wünschenswerth. 2. Das Kollegium hat nicht zu beurtheilen, wie weit die Einführung nützlich für das Militärwesen, Justiz, Wissenschaft und andere Thätigkeiten des bürgerlichen Lebens sein kann, für die Deutsche Landwirthschaft erkennt dasselbe dagegen einen Vortheil darin nicht und ist der Meinung, dass die Landwirthe, und namentlich diejenigen mit mittleren und kleineren Betrieben, eine dahingehende Bestimmung, welche ihre geschäftliche Eintheilung stört, nur mit Widerwillen oder gar nicht befolgen werden. 3. Nach etwaiger Einführung der Einheitszeit für die öffentlichen Verkehrseinrichtungen dürfte es sich in wenigen Jahren mit mehr Sicherheit beurtheilen lassen, ob eine Ueberführung ins allgemeine bürgerliche Leben nothwendig und aus dem Volke heraus wünschenswerth erscheint; die Schwierigkeiten würden dann in Anlehnung an das Bestehende bedeutend geringere sein. Die bei der Bevölkerung in letzter Zeit durch gesetzliche Maassnahmen hervorgerufene Beunruhigung fordert dazu auf, zunächst weitere gesetzliche Bestimmungen nicht zu treffen, welche nicht durchaus nothwendig und unzweifelhaft allgemein nützlich sind."

Der Korreferent Ober-Forstmeister Dr. Dankelmann (Eberswalde) führte aus: Es sei für einen Nichtfachmann schwer, sich ein richtiges Urtheil darüber zu bilden, inwiefern die Einführung der Einheitszeit verkehrstechnisch begründet sei. Für die richtige Würdigung dieser Dinge dürfe jedoch nicht unbeachtet bleiben, dass die Verantwortlichkeit für die Innehaltung der fahrplanmässigen Zeiten Beamten obliege, die jahraus jahrein dieselben Bahnstrecken befahren bezw. den Dienst auf einem und demselben Bahnhofe zu versehen haben. Dass thatsächlich Unglücksfälle durch Zeitverwechselungen seitens der Eisenbahn-Betriebsbeamten vorgekommen seien, sei weder behauptet noch bewiesen worden. Sehr wenig begründet erscheine ferner die Ansicht, dass die ausschliessliche Geltung einer Einheitszeit für richterliche Ermittelungen, in denen es auf die genaue Feststellung der Zeit ankomme, z. B. bei Ver-

brechen, beim Nachweis eines Alibi, bei der Bestimmung von Erbfolgen usw. Vortheile darbiete. Die Zeitbestimmung von Ortszeit und Ort sei doch ebenso genau wie die Angabe einer vom Orte abhängigen Einheitszeit. Die Zeitrechnung nach Ortszeit sei eine althergebrachte, in der natürlichen Ordnung der Dinge beruhende Einrichtung, welche den Lebensgewohnheiten des weit überwiegenden Theiles der Bevölkerung ihren Stempel aufgedrückt habe. Es liege im Wesen einer gesunden Reform, solche Einrichtungen nur dann zu beseitigen, wenn dies ein dringendes, auf andere Weise nicht zu befriedigendes Bedürfniss erheische, mit anderen Worten, wenn nur dadurch erhebliche Vortheile erreicht oder erhebliche Nachtheile vermieden werden können. Ein solch dringendes Bedürfniss sei im vorliegenden Falle nicht anzuerkennen, weil die durch Einführung einer ausschliesslich gültigen Zonenzeit im Deutschen Reiche erreichbaren Vortheile durch die mit Beseitigung der Ortszeit vorhandenen Nachtheile aufgewogen und überwogen werden. Er beantrage demgemäss: „Das Landes-Oekonomiekollegium wolle beschliessen, die von dem Herrn Minister für Landwirthschaft zur gutachtlichen Aeusserung vorgelegte Frage dahin zu beantworten: In voller Anerkennung des Nutzens der mittleren Sonnenzeit des 15. Meridians östlich von Greenwich als Einheitszeit für den inneren Eisenbahndienst in Deutschland kann die Einführung dieser Einheitszeit für das gesammte bürgerliche Leben im Deutschen Reiche nicht als zweckmässig erachtet werden.“

Geh. Ober-Regierungsrath Streckert beleuchtete die Stellung des Eisenbahnwesens zu der Einheitszeit. Es sei im Interesse der Betriebssicherheit dringend zu wünschen, dass die bisher im Eisenbahndienste gebräuchlichen 2 Zeiten — Berliner Zeit für den inneren, Ortszeit für den äusseren Dienst — durch eine einheitliche ersetzt werden. Wenn auch die Statistik keine Auskunft darüber gebe, wie gross die Anzahl der durch die jetzige Gestalt der Zeitrechnung verursachten Eisenbahnunfälle sei, so bestehe doch in Fachkreisen kein Zweifel darüber, dass in nicht weniger Fällen thatsächlich jene Ursache mitgewirkt habe. In Amerika seien die Eisenbahnen mit der Zonenzeit durchaus zufrieden; in Schweden bestehe die Einheitszeit seit 12 Jahren ohne Uebelstände, und hier zu Lande werde dieselbe auch die befürchteten Missstände nicht hervorrufen. Könnte man bei uns eines Nachts unvermerkt sämmtliche Uhren zur Einheitszeit umstellen, so würde nächsten Tages niemand etwas davon merken. Schon jetzt stelle man auf dem Lande die Uhren häufig nicht nach der Ortszeit, sondern willkürlich nach äusserlichen Rücksichten, so dass die Bedeutung der Ortszeit schon hierdurch abgeschwächt erscheinen müsse. Jedenfalls sei die Einführung der Einheitszeit auch bei uns nur eine Frage der Zeit; aber freilich werde sie bei der Eisenbahn nicht erfolgen können, ohne dass sie für das bürgerliche Leben überhaupt erfolge. Selbstverständlich müsse auch Post und Telegraph, ferner die Marine die neue Zeitrechnung annehmen, falls diese ihren Zweck vollkommen erfüllen solle. Wesentlich sei die Einheitszeit für den Fall einer Mobilmachung, wo oft so vieles, wenn nicht alles an der Minute hänge und der Unterschied der Ortszeit von der Berliner Zeit, die sowohl den Anordnungen des Generalstabes, als dem Eisenbahnbetriebe zu Grunde liegt, sehr kritische Zustände schaffen könne. Hiergegen sprach Prof. Förster. Im Eisenbahndienst sei freilich die doppelte Zeitrechnung auf die Dauer nicht durchführbar, vielmehr dränge hier, wie bei allen grossen Verkehrsanstalten, alles auf die Weltzeit, so dass auch die Zonenzeit hier nur ein Durchgang zur Weltzeit sei. Aber daraus folge noch nicht die Nothwendigkeit, eine unnatürliche Zeitrechnung dem ganzen bürgerlichen Leben aufzuzwingen. Weltzeit und Ortszeit können schon wegen der meist sehr starken Abweichungen sehr wohl nebeneinander bestehen. Was die Mobilmachung betreffe, so vermöge die Telegraphie binnen 24 Stunden die Uhren im ganzen Reiche in Uebereinstimmung zu bringen, falls dies erforderlich erscheine. Solche Zwangsmaassregeln könnten sich für kritische Zeiten rechtfertigen, für die gewöhnlichen Verhältnisse würden sie misslich und missliebig werden.

Geh. Rath Dr. Thiel und Dr. Dankelmann stellten schliesslich folgenden Vermittelungsantrag: „Das Königliche Landes-Oekonomiekollegium wolle beschliessen, die ihm vom Minister für Landwirthschaft zur gutachtlichen Aeusserung vorgelegte Frage dahin zu beantworten, dass die Einführung der mittleren Sonnenzeit des 15. Meridians östlich von Greenwich als Einheitszeit, so wünschenswerth sie auch für den inneren Eisenbahndienst erscheine, doch in ihrer Ausdehnung auf das gesammte bürgerliche Leben im Deutschen Reiche und speziell für die Deutsche Landwirthschaft nicht unerheblichen Bedenken unterliegt, und dass es sich z. Z. und bis dahin, dass weitere Erfahrungen gemacht sind oder die Aenderung aus dem Volke selbst heraus als wünschenswerth erkannt wird, nicht empfiehlt, mit dieser Ausdehnung der Einheitszeit auf das bürgerliche Leben vorzugehen.“ Dieser Antrag wurde mit grosser Mehrheit (13 gegen 6 Stimmen) angenommen.

Die Entwickelung der Französischen Bahnen.

Niemand, der Frankreich vor dem Jahre 1870 gekannt und welcher das Land jetzt bereist, wird sich der Ansicht verschliessen können, dass die Entwickelung des Eisenbahnnetzes, das damals so sehr viel zu wünschen übrig liess, ganz ausserordentliche Fortschritte gemacht hat. Die Gesammtlänge der klassifizirten Linien, d. h. aller derjenigen, die bereits gebaut, die in der Errichtung begriffen und deren Konzession nachgesucht wird, erreicht augenblicklich 58 880 km. Dieselben vertheilen sich wie folgt:

Frankreich:	
Eisenbahnen von allgemeinem Interesse	42 824 km
Lokalbahnen	3 687 „
Algier	3 385 „
Kolonien	599 „
Tunis	384 „

Von den 42 824 km existirten vor 1878, dem Jahre, wo in Bezug auf öffentliche Arbeiten die grössten Anstrengungen gemacht wurden, 21 886 km. Die neuen Linien (unter der Bezeichnung „Plan Freycinet“ bekannt) haben eine Ausdehnung von 20 778 km, von denen zur Stunde 11 320 km bereits im vollen Betriebe sind. Die auf die Erbauung dieser Eisenbahnen verausgabten Summen sind natürlich sehr bedeutende und auf das Netz von allgemeinem Interesse, welches bis 1870 7 Milliarden gekostet, wurden seitdem weitere 5 Milliarden verausgabt, so dass dasselbe im ganzen also bereits 12 Milliarden verschlungen hat.

Um ein Bild von den Fortschritten zu erhalten, welche die Entwickelung des Eisenbahnnetzes gemacht, genügt eine Zusammenstellung der Länge der im Betriebe befindlichen Linien von allgemeinem Interesse zu verschiedenen Epochen, wie wir sie hier folgen lassen:

1860	9 152 km	1883	27 762 km	1888	32 647 km
1869	16 465 „	1885	30 205 „	1889	33 506 „
1877	20 995 „				

Das korrespondirende Netz in den Frankreich benachbarten Ländern beträgt:

in Deutschland	38 423 km	in Italien	10 354 km
„ England	30 893 „		

Deutschland übertrifft also, wie man sieht, den Nachbarstaat noch um ein Bedeutendes. Seit 1878 hat man bei uns das Eisenbahnnetz noch in weit grösserem Maasse ausgedehnt wie in Frankreich. In 1875 hatte das Netz in Deutschland eine Länge von 27 956 km, jetzt stellt es sich, wie gesagt, auf 38 423 km, ist also um 10 467 km oder um mehr als ein Drittel seit 15 Jahren gewachsen.

Es ist selbstverständlich, dass infolge der Erbauung neuer Linien der Reingewinn sich durchschnittlich vermindert. Die Lokalbahnen erbringen den Gesellschaften, da sie meist durch weniger bevölkerte Gegenden gehen, nur wenig. Die beiden folgenden Tabellen veranschaulichen die allgemeine Verminderung, welche die in Eisenbahnen angelegten Kapitalien erfahren haben. Die erste Tabelle gibt den Reinertrag und die Zinsen des Kapitals an, das in 1878 bei den 6 hauptsächlichsten Gesellschaften engagirt war:

	Kapital Millionen	Netto-gewinn Millionen	Zinsen %
Ostbahn	1 065	42	4
Südbahn	897	45	4
Nordbahn	822	71	8,7
Orléansbahn	1 683	81	4,84
Westbahn	1 287	47	4
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	3 095	165	5,30

Die jetzt folgende Tabelle bezieht sich auf das Jahr 1883:

	Kapital Millionen	Netto-gewinn Millionen	Zinsen %
Ostbahn	1 236	51	4
Südbahn	991	48	4,80
Nordbahn	1 066	78	7,35
Orléansbahn	1 736	93	5,35
Westbahn	1 481	63	4,16
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	3 547	168	4,73

Jetzt ist die Situation für die Gesellschaften eine noch weniger günstige und der Verdienst ging seit 1883 trotz der erhöhten Tarife verhältnissmässig noch mehr zurück; derselbe stellte sich zu den drei erwähnten Epochen ungefähr wie folgt:

1878	5 %	1883	4,80 %	1890	4,50 %

Diese letztere Ziffer repräsentirt genau den Ertrag, welchen das Kapital in Deutschland erbringt. Der Nettogewinn unserer Bahnen beläuft sich auf 534 Millionen bei einer Ausgabe von 12 Milliarden, was einem Reingewinn von $4^1/_2$ % gleichkommt. Mit der allmählichen Entwickelung des Eisenbahnnetzes sind natürlich die Einnahmen auch nach und nach gestiegen und zwar stellt sich das Verhältniss in Frankreich folgendermaassen:

	Mill.		Mill.		Mill.
1864 . . .	532	1880 . . .	1 034	1885 . . .	1 044
1869 . . .	696	1881 . . .	1 079	1886 . . .	1 022
1876 . . .	807	1882 . . .	1 099	1887 . . .	1 046
1878 . . .	912	1883 . . .	1 105	1888 . . .	1 049
1879 . . .	923	1884 . . .	1 080	1889 . . .	1 120

Wie man aus dieser Tabelle ersieht, haben sich von 1870 bis 1882 die Einnahmen fortgesetzt vermehrt und wuchsen während dieser 12 Jahre fast um 400 Millionen. Mit der Krisis von 1882 fielen dieselben jedoch und gingen in 1884, 1885 und 1886 noch weiter zurück. Der Verlust belief sich auf 83 Millionen. 1887 trat wieder eine Besserung ein und im Jahre 1889 erreichten sie wieder das höchste Niveau von 1882. Man glaubte z. Z., dass dies vielleicht nur eine vorübergehende Besserung, die der Weltausstellung in Paris zuzuschreiben sei, doch war diese Voraussetzung nicht zutreffend, denn in 1890 sind die Einnahmen nicht nur gegen die von 1889 nicht gefallen, sondern sogar bedeutend gestiegen und wachsen jetzt von Monat zu Monat.

Am 1. September d. J. stellten sich die Einnahmen der grossen Französischen Gesellschaften wie folgt:

	1890	1889	Differenz
Staatsbahnen	23 268 044	22 345 022	+ 923 021
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn .	221 713 738	215 470 444	+ 6 243 293
Rhône-Mont Cenisbahn . .	3 124 324	3 079 962	+ 44 362
Algerische Bahnen	5 911 249	5 537 032	+ 374 217
Nordbahn	120 495 000	117 930 000	+ 2 565 000
Westbahn	92 392 034	94 129 020	— 1 734 985
Orléansbahn	107 067 205	106 192 209	+ 875 005
Ostbahn	92 198 199	89 867 277	+ 2 330 982
Südbahn	58 107 321	55 149 190	+ 2 958 130

Wie man sieht, haben sich, mit Ausnahme der Westbahn, deren Hauptverkehr in der Beförderung von Reisenden besteht und die daher in 1889 ganz besonders gute Geschäfte machte, die Einnahmen in diesem Jahre auf allen Linien erhöht. Das Mehr übersteigt jetzt bereits 15 Millionen und wird für das ganze Jahr sicher 20 Millionen erreichen.

Aus Frankreich.

Umbau der Linie Paris-St. Germain.

Die zahlreichen, aus dem Pariser Bahnhof St. Lazare auslaufenden Züge behalten bis Asnières dieselbe Richtung; in Asnières trennen sich die verschiedenen Linien, und zwar führt eine über Courbevoie nach Versailles sowie weiter nach Westen und Südwesten, eine zweite über La Garenne-Bezons nach der Normandie und eine dritte nach Argenteuil. Von der Normandielinie zweigt in La Garenne-Bezons eine Linie nach St. Germain ab, wodurch auf der Hauptlinie eine ganz erhebliche Zuganhäufung entsteht; um Abhilfe zu schaffen, hat die Westbahn beschlossen, von der Linie La Garenne-Bezons-St. Germain eine Verbindungslinie unweit La Garenne-Bezons abzuzweigen und diese in die Linie nach Versailles zwischen Asnières und Courbevoie einzuführen. Die Züge nach St. Germain sollen daher künftig von Asnières aus nicht auf der Normandielinie weiterfahren, sondern auf die Linie nach Versailles und dann auf die neue Verbindungslinie, an der ein Personenbahnhof Namens Bécon-les-Bruyères errichtet wird, übergehen, um dann die Linie nach St. Germain zu erreichen. Die bezüglichen Arbeiten befinden sich in der Ausführung.

Die Verkehrsverhältnisse von Lyon.

Die sehr zufriedenstellenden Ergebnisse, welche die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit dem Vorortverkehr um Lyon erzielt hat, haben die Verwaltung veranlasst, die Anlage einer Reihe von neuen Haltestellen, namentlich an der Linie Lyon-Genf ins Auge zu fassen; sie hat zu diesem Zweck die betheiligten Gemeinden und Privatpersonen bewogen, den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und auch die Gebäude im Rohbau auf ihre Kosten errichten zu lassen. Stellt sich später heraus, dass für diese oder jene Haltestelle ein genügendes Bedürfniss nicht vorliegt, so gibt die Eisenbahngesellschaft den betreffenden Grund und Boden zurück und verpflichtet sich, einen Theil der Baukosten zu erstatten.

Behufs fernerer Verkehrserleichterung beabsichtigt die Gesellschaft den Bahnhof La Croix-Rousse (Kopfstation der Linien Lyon-Trevoux und Lyon-Bourg-Besançon) mit dem Bahnhof St. Just in Fourvières (Kopfstation der Westlyoner Bahn) durch eine 107 m über dem Spiegel der Saône schwebende Brücke, die ausser der Eisenbahn noch eine Strassenbahn und die gewöhnliche Verkehrsstrasse aufnehmen soll, zu verbinden; da indessen die Brücke viel höher zu liegen kommt als die Schienen der zu verbindenden Bahnlinien, so sollen die Personen durch fahrstuhlartige Hebewerke zur Höhe befördert werden.

Ausserdem erfahren die Verkehrsverhältnisse von Lyon — wie wir in Ergänzung unserer Mittheilung über Doppelgeleise in Nr. 83 S. 814 d. Ztg. bemerken — noch dadurch eine Verbesserung, dass die bereits 1875 gesetzlich beschlossene und nun schon 15 Jahre vertagte zweite Eisenbahnverbindung zwischen Lyon und St. Etienne (also nicht nur ein Doppelgeleise der bestehenden Linie) jetzt endlich zur Ausführung kommen wird.

Die allgemeinen Tarifvorschriften und ihre Mängel.

Die Vertheidiger der Verträge von 1883, welche Frankreich von dem eben erst betretenen Wege einer kraftvollen Staatsbahnpolitik wieder ablenkten, behaupten stets, dass jene Verträge dem Lande in tarifpolitischer Beziehung alle Vortheile verschafft hätten, welche der Staatsbahnbetrieb nur bringen könne. Ein verblüffendes Streiflicht fällt auf diese Tarifzustände durch einen Erlass des Handelsministers vom 3. Oktober d. J.

Die Handelskammer von Bordeaux hatte sich aus Anlass eines Einzelfalles am 7. Mai d. J. an den Handelsminister mit einer Eingabe gewendet und darin auf die Nachtheile hingewiesen, die den Versendern aus der Verpflichtung, sowohl die anzustrebenden Tarife als auch die Punkte, zwischen denen diese Tarife angewendet werden sollen, anzugeben, erwachsen; hieran hatte sich die Bitte geknüpft, die Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, selbst die erforderlichen Erhebungen anzustellen, um den Verfrachtern den Vortheil der niedrigsten Frachtsätze auch dann zu sichern, wenn der Aufgabe- und der Bestimmungsort nicht dem gleichen Bahnnetz angehören.

In der am 3. Oktober d. J. ergangenen Antwort des Handelsministers wird nun u. a. folgendes gesagt: „Mein Amtsgenosse (der Minister der öffentlichen Arbeiten) hat mir soeben geantwortet, dass seine Verwaltung die Eisenbahngesellschaften schon mehrfach aufgefordert habe, die dem Verfrachter vortheilhaftesten Tarife von Amtswegen anzuwenden. Die Gesellschaften haben dies hinsichtlich der Sendungen, welche die Grenze des bezüglichen eigenen Netzes nicht überschreiten, zugestanden, aber hinsichtlich der Sendungen, welche die Linien mehrerer Verwaltungen berühren, dem gestellten Verlangen einen hartnäckigen und nachdrücklichen Widerstand entgegengesetzt. Es erscheint ihnen unmöglich, dass die Beamten jeder Gesellschaft die Tarife aller anderen Gesellschaften genau genug kennen, um ihnen die Verpflichtung und demnach auch die Verantwortung auferlegen zu können, unter den vielfachen Möglichkeiten des Beförderungsweges und der Frachtberechnung, zu denen eine Sendung über mehrere Netze Anlass bieten kann, eine Auswahl zu treffen."

Mit anderen Worten: Die Gesellschaften verlangen, dass die Verfrachter die Tarife besser kennen als die Eisenbahnbeamten!

Einschränkung des Planes Freycinet.

Wie wir in Nr. 79 S. 777 d. Ztg. mittheilten, hat die Regierung auf Grund von Vorbesprechungen mit dem Ausschuss des Abgeordnetenhauses für den Staatshaushalt behufs Durchführung des Planes Freycinet für 1891 den Theilbetrag von 160 Millionen Francs gefordert. Der Berichterstatter des Ausschusses, Emile Cornudet, hat nunmehr seinen Bericht über die Regierungsvorlage fertiggestellt; er führt darin aus, man könne entweder wie bisher theuer bauen und würde dann Ende 1900 nur die bis jetzt schon konzessionirten Linien vollendet sehen, wodurch sich der Gesammtplan um etwa 2 000 km verringern würde, oder aber man könne von der beschlossenen Gesammtausgabe 740 Millionen Francs ersparen, indem man die einfachen Linien schmalspurig zum Preise von 100 000 Frcs. für das Kilometer und die bereits konzessionirten, am 31. Dezember 1891 noch nicht ausgeführten Linien zum Preise von 200 000 Frcs. für das Kilometer baue, alsdann würden Ende 1900 bei einer jährlichen Ausgabe von 160 Millionen Francs alle Linien, auch die jetzt noch nicht konzessionirten, fertiggestellt sein. Die Gesammtausgabe sei in beiden Fällen gleich; die Einschränkung beziehe sich indessen im ersten Fall auf die Anzahl der gebauten Kilometer und im zweiten auf die Höhe der kilometrischen Baukosten.

Der Ausschuss hat sich für die zweite Möglichkeit ausgesprochen, indessen behufs Bethätigung seines guten Willens bezüglich des vom Abgeordnetenhause gestellten Verlangens nach möglichster Einschränkung der Ausgaben für 1891 nur 159 statt 160 Millionen zur Bewilligung vorgeschlagen. Zugleich hat der Ausschuss seinen Berichterstatter beauftragt, den Minister der öffentlichen Arbeiten zu bewegen, diese Abänderungen mit der Maassgabe anzunehmen, dass es der Regierung überlassen bleibt, die Linien, welche zum Preise von 100 000 Frcs. und diejenigen, welche für 200 000 Frcs. herzustellen sind, dem Parlamente vorzuschlagen.

Beförderung von Geistesgestörten, Kindern und Armen.

Da die Konzessionsbedingungen der grossen Eisenbahngesellschaften keine Vorschriften darüber enthalten, ob bezw. welche Ermässigungen bei Beförderung von Geistesgestörten, von Kindern in Begleitung Erwachsener und von Armen zu gewähren sind, so herrschte in dieser Beziehung bisher eine grosse Mannigfaltigkeit, die eine Reihe von Unzuträglichkeiten im Gefolge hatte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Eisenbahngesellschaften veranlasst, sich über einheitliche Bestimmungen in dieser Hinsicht ins Einvernehmen zu setzen; am 1. Oktober d. J. sind diese Bestimmungen in Kraft getreten.

Personalnachrichten.

Leopold Marx, Generalinspektor der Brücken- und Wegebauverwaltung a. D., Vorsitzender des Nebenbahnausschusses im Ministerium des Innern und des Vermessungsausschusses im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sowie Offizier der Ehrenlegion, ist im Alter von 75 Jahren gestorben.

Aus Russland.

Petersburg, 4/16. November 1890.

Erlass des Eisenbahndepartements betr. Benachrichtigung über Naturereignisse (Stürme, Schneeverwehungen usw.).

Am 19. Juni dieses Jahres ging den Eisenbahnverwaltungen durch das Eisenbahndepartement die Eröffnung zu, dass infolge Vereinbarung des Herrn Ministers der Verkehrsanstalten und des Herrn Direktors des physikalischen Haupt-Observatoriums der Eisenbahnverwaltung von dem bezeichneten Observatorium rechtzeitig Benachrichtigungen über einer betr. Bahn bevorstehende bezw. drohende Schneestürme oder Wolkenbrüche zugehen werden. Hierbei wurde den Bahnverwaltungen vorgeschrieben, sofort nach Erhalt solcher Warnungstelegramme alle möglichen und nothwendigen Vorkehrungen zu treffen, um etwaige Betriebsstörungen zu verhindern.

Gegenwärtig nun theilt das Eisenbahndepartement zur erforderlichen Nachachtung und Erfüllung eine Instruktion des physikalischen Haupt-Observatoriums mit, welche näheres darüber enthält, was das Observatorium für Mittheilungen machen wird, und welche Auskünfte dasselbe vorgängig und fortlaufend von den Eisenbahnen erwartet.

In ersterer Beziehung heisst es, dass das Observatorium die Betriebsverwaltungen der Bahnen, welche von den vorgedachten Naturereignissen bedroht werden, hiervon benachrichtigen werde mit Angabe dessen, aus welcher Himmelsrichtung der Sturm usw. zu erwarten steht. Die Betriebsverwaltungen werden dann ihrerseits je nach den vorliegenden Umständen die Nachrichten weitergeben und etwa erforderliche Anordnungen zu treffen haben.

In letzterer Beziehung wird von den Eisenbahnverwaltungen zunächst gefordert: ausführliche Mittheilung darüber zu machen, welche Theile der Bahn namentlich erfahrungsmässig unter starken Stürmen, Schneeverwehungen und Regengüssen leiden und hieran eine Beschreibung der Oertlichkeit zu schliessen. — Sodann sollen die Bahnverwaltungen fortlaufend nach einer bestimmten Form regelmässig über alle atmosphärischen Erscheinungen berichten, welche irgendwie den regelmässigen Gang des Betriebes beeinträchtigen könnten und ausserdem über die gewöhnlichen Vorgänge, wie das Auf- und Zugehen der Wasserläufe usw.

Endlich ist dieser Vorschrift des Departements eine sehr ausführliche „Instruktion über die Schneedecke, über Schneestürme und über das Auf- und Zugehen der Wasserläufe" angefügt worden.

Für die Anstellung und Ausführung aller dieser Beobachtungen sind für die Dauer von zwei Jahren die nöthigen Mittel der Verwaltung des physikalischen Haupt-Observatoriums vom Minister der Verkehrsanstalten zur Disposition gestellt worden.

Tarifgebühren für den Transport von Begleitern.

Das Finanzministerium hat verfügt, dass auf sämmtlichen Bahnen Russlands von den Begleitern von Leichen, lebenden Thieren, beweglichem Inventar und Gütern, sofern dieselben im Güterwagen, oder in Dienstcoupees der Güterwagen, oder auf Bremsplattformen, oder endlich auf kaltlaufenden Tendern expedirt werden, ¾ Kopeken für die Werst (ohne Bezahlung der Kronsteuer) zur Erhebung gebracht werden. Fahren die bezeichneten Personen aber im Personenwagen III. Klasse, so ist von ihnen der volle Fahrpreis zu zahlen.

Uniformirung höherer Eisenbahnbeamten.

Auf Antrag des Generalstabes hat das Eisenbahndepartement aufs Neue diejenigen Anordnungen bekannt gegeben, welche von dem Rechte, betreffend das Tragen der Militäruniformen handeln. Hiernach sind die Stabs- und Oberoffiziere der Reserve, welche die nachfolgend bezeichneten Eisenbahnämter bekleiden, verpflichtet, die ihnen nach ihrem militärischen Range zustehende Uniform zu tragen und zwar: 1. der Betriebsinspektor; 2. der Chef einer Abtheilung des Betriebsdienstes; 3. der Chef des Büreaus der Betriebsinspektion; 4. der Betriebsrevisor; 5. der Betriebskontroleur; 6. der Stationsvorsteher; 7. der Assistent des Stationsvorstehers (jedoch nur in dem Falle, dass dieses Amt nicht verbunden ist mit demjenigen eines Billetkassirers oder überhaupt mit der Verpflichtung, Billets zu verkaufen); 8. der Chef der Kondukteurbrigaden; 9. der Abtheilungsingenieur; 10. der Gehilfe des Abtheilungsingenieurs; 11. der Chef eines Theiles oder einer Abtheilung des Lokomotiv- oder Wagendepartements; 12. der Depotchef (Lokomotiv- und Wagendepartement); 13. der Gehilfe des Chefs der Hauptwerkstätten; 14. die Beamten zu besonderen Aufträgen beim Betriebsinspektor, Oberingenieur und Obermaschinenmeister.

Verkehrsverbindung zwischen Wolga und Petersburg.

Der Telegraph meldete am 10. d. Mts., dass an diesem Tage im Kreise Wytegra beim Dorfe Dewjätin in feierlicher Weise die Arbeiten zur Kapitalverbesserung des Mariensystems (d. h. des Wasserweges, welcher die Wolga mit Petersburg verbindet) in Angriff genommen worden sind. Es ist dieses ein wichtiges Ereigniss für die Entwickelung der Verkehrsverbindung zwischen dem grössten Wasserwege Russlands und dem Exporthafen Petersburg. Zur Verbesserung des Verbindungsweges sind gegenwärtig 12,5 Millionen Rubel angewiesen worden, welche in erster Reihe dazu verwandt werden sollen, die Schleusen leistungsfähiger zu machen. Der offizielle Bericht, der sich mit diesem Gegenstande beschäftigt, konstatirt, dass das Mariensystem bereits im Laufe der letzten Jahre häufig und sehr wesentlichen Verbesserungen unterzogen bezw. die Leistungsfähigkeit desselben sehr bedeutend gehoben worden ist. So haben im Jahre 1857 das Mariensystem 3 700 Fahrzeuge befahren, die Fahrzeit währte 60—120 Tage und es wurden nur 30 Millionen Pud befördert, gegenwärtig kursiren nur 3 400 Schiffe, dieselben befördern aber 68 Millionen Pud und währt die Fahrzeit nur 30—70 Tage. Durch die nunmehr beschlossenen Verbesserungen wird die Leistungsfähigkeit des Mariensystems auf 120 Millionen Pud gesteigert werden, indem die Schleusen das Passiren noch grösserer Schiffe, als bisher der Fall gewesen, zulassen werden. Wenn man im Auge behält, dass die Wolga auf etwa 3 000 Werst schiffbar ist und mit ihren zahlreichen, gleichfalls schiffbaren grossen Zuflüssen ein Gebiet von 1 200 000 Quadratwerst durchströmt, so dürfen diese Arbeiten, die gegenwärtig in Angriff genommen worden sind, mit Recht die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich lenken, denn sie werden eine Verkehrserleichterung mit sich bringen, die auf die Konkurrenzverhältnisse, wie sie augenblicklich zwischen den auf Petersburg ausmündenden Bahnen und dem Wolgaverkehre bestehen, einen ganz wesentlichen Einfluss zu Gunsten des Wasserweges üben werden. Es scheint überhaupt z. Z. eine erfreuliche Strömung zu Gunsten der Verbesserung der vorhandenen Wasserwege sich geltend zu machen. So wurden die Vorarbeiten zu einer befahrbaren Verbindung zwischen dem Dnjepr und der Düna gemacht, wodurch eine Wasserverbindung zwischen dem Schwarzen Meere und der Ostsee hergestellt werden würde, die von sehr grosser kommerzieller Bedeutung werden könnte. Gewinnt diese Strömung wirklich an Boden und erkennt man endlich, in welcher ausnahmsweise glücklichen Lage Russland sich durch seinen Reichthum an schiffbaren Flüssen befindet und baut die Wasserläufe noch aus, um sie auf grossen Distanzen befahren zu können, so wird dadurch der Landwirthschaft eine Hilfe gewährt werden, die von ganz unberechenbaren Folgen werden kann.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Entschädigungsanspruch eines Eisenbahnbediensteten, welcher durch einen Eisenbahnunfall dienstunfähig geworden war, dann versuchsweise im Eisenbahndienste wieder beschäftigt und abermals von einem Unfall betroffen wurde. Der Kläger war im Eisenbahndienste als Lokomotivheizer angestellt und erlitt am 1. Oktober 1883 bei einem Eisenbahnunfall ausser einer Kontusion des Kopfes eine allgemeine Nervenerschütterung. Bezüglich dieses Unfalls wurde am 2./11. Februar 1885 zwischen ihm und der Eisenbahnverwaltung ein Vergleich geschlossen, wonach er ausser einer Entschädigung für Kur- und Verpflegungskosten eine seinem Gehalte von 900 ℳ jährlich gleichkommende Rente, ferner 144 ℳ für den Wohnungsgeldzuschuss und 296 ℳ für Nebenemolumente erhalten, und die Rente bei dem Eintreten seines unmittelbaren Hintermannes in eine höhere Gehaltsstufe jedesmal um 75 ℳ usw. bis zu 1 200 ℳ als dem höchsten Gehalt der Heizer steigen sollte. Die Eisenbahnverwaltung behielt sich dabei das Recht vor, den Kläger jederzeit zu ärztlichen Unter-

suchungen einzuberufen, und wenn ihn der Arzt für ganz oder theilweise dienstfähig erklären sollte, ihm einen angemessenen Dienst zu übertragen; die Rente sollte sich dann um den Betrag der Dienstbezüge ermässigen. Bei einer auf Grund dieser Bestimmung angeordneten ärztlichen Untersuchung wurde Kläger im Jahre 1887 als gesund und als brauchbar für den Eisenbahndienst befunden und darauf wieder in Dienst gestellt. Am 17. Mai 1887 entgleiste eine Rangirmaschine, auf welcher sich der Kläger mit dem Lokomotivführer befand. Kläger behauptet, durch diesen letzten Unfall für immer dienstunfähig geworden zu sein und verlangt hierfür Schadensersatz von der Eisenbahnverwaltung. Der Schaden, welchen er durch den Unfall erlitten hat, besteht nach seiner Behauptung ausser in den Kur- und Heilungskosten darin, dass er die Beförderung zum Lokomotivführer, die nach seiner Behauptung sonst, wie bei seinem Hintermann, am 1. April 1888 eingetreten sein würde, hat aufgeben müssen. Kläger fordert daher ausser dem Ersatz der Kur- und Heilungskosten vom 1. April 1888 ab eine Rente, welche der Einnahme entspricht, die er als Lokomotivführer von da ab bezogen haben würde. Die ihm nach dem Vergleiche von 1885 zukommenden Bezüge sollen hierauf angerechnet werden, bezw. hiergegen in Wegfall kommen. Beziehungsweise hat Kläger beantragt, den Eisenbahnfiskus zu verurtheilen, ihm vom 1. Mai 1888 ab die aus dem Vergleiche resultirenden Beträge auf eine jährliche Rente von 1 690 ℳ zu erhöhen. Zur Begründung des letzten Antrags führt er an: Sein nächster Hintermann sei seit diesem Tage Lokomotivführer geworden und in die Gehaltstufe von 1 200 ℳ ausser den Nebeneinnahmen eingerückt; nach Inhalt und Sinn des Vergleiches steige er, Kläger, mithin von da ab in die Maximalrente auf.

Das Berufungsgericht hat dem bezw. Antrag des Klägers stattgegeben, im übrigen aber die Klage für unbegründet erklärt. So weit das Urtheil zu Gunsten des Klägers ist, wird dasselbe auf die Auslegung des Vergleichs gestützt, indem selbiger dahin verstanden wird, dass Kläger ausser den Nebeneinnahmen immer das Gehalt seines unmittelbaren Hintermannes bis zu einer Höhe von 1 200 ℳ erhalten sollte, ohne Rücksicht darauf, ob der Hintermann das höhere Gehalt gerade in der Stellung als Heizer beziehe.

Im übrigen führt das Berufungsgericht aus: Der Vergleich habe nach der Absicht der Kontrahenten immer die Grundlage für die Ansprüche des Klägers bleiben sollen, auch dann, wenn eine Wiederbeschäftigung des Klägers stattfände; zu dieser Wiederbeschäftigung habe die Eisenbahnverwaltung ein Recht, aber keine Verpflichtung gehabt; sie habe also, wenn sie den Kläger überhaupt nicht habe beschäftigen oder dessen Wiederbeschäftigung demnächst wieder aufheben wollen, hieran nicht gehindert werden können; Kläger habe keinen Anspruch gehabt, wieder beschäftigt zu werden; seine Wiederbeschäftigung sei auch keineswegs gleichbedeutend mit Wiederaufnahme in den Dienst; unter den vorliegenden Verhältnissen sei es klar, dass mit der Wiederbeschäftigung eine volle Indienststellung des Klägers nicht habe beabsichtigt sein können, dass vielmehr nur der Versuch habe gemacht werden sollen, ob der Kläger in der That so weit hergestellt sei, um ganz oder theilweise seinen früheren Dienst oder eine andere Beschäftigung leisten zu können; es fehle jeder Grund für die Annahme, dass mit der Anstellung dieses Versuchs, welcher nur 17 Tage gedauert habe, bereits eine völlige Wiederaufnahme in den Dienst stattgefunden habe, bezw. bezweckt worden sei; sei Kläger in dieser Zeit abermals dienstunfähig geworden, so sei seine Lage dieselbe, wie sie zur Zeit nach dem Unfall vom Oktober 1883 gewesen; sei die wiederum eingetretene Dienstunfähigkeit durch einen neuen Unfall herbeigeführt, so habe dieser den Kläger nur berechtigen können, die dadurch ihm etwa entstandenen besonderen Kosten, wie Kur- und Heilungskosten ersetzt zu erlangen; eine Absicht, den Kläger dauernd als Beamten in Dienst zu nehmen, habe die Eisenbahnverwaltung mit der Wiederbeschäftigung desselben nicht zu erkennen gegeben; übrigens ergäben auch die Dienstakten des Klägers, dass seine Wiederbeschäftigung nur versuchsweise geschehen sei; hiernach könne er von dem Beklagten nur beanspruchen, was ihm im Vergleich zugesichert sei; obgleich seit dem Unfall vom 17. Mai 1887 2½ Jahr verflossen, sei Kläger nicht imstande gewesen, irgend welche Kosten, welche ihm hierdurch entstanden seien, zu liquidiren; auch habe sein Vertreter auf ausdrückliches Befragen erklärt, dass er irgend welche Angaben darüber nicht machen könne.

Diese Entscheidung erscheint, soweit der Kläger Kur- und Heilungskosten beansprucht, gerechtfertigt, da der Kläger diesen Anspruch, ungeachtet sein Vertreter hiernach noch besonders befragt worden, in keiner Weise thatsächlich näher begründet hat.

Soweit dagegen der Kläger mit seinem Anspruch auf Erhöhung der ihm nach dem Vergleiche aus dem Jahre 1885 zustehenden Rente abgewiesen worden ist, rügt die Revision mit Recht Verletzung des § 3 Nr. 2 des Reichshaftpflicht-Gesetzes.

Der Kläger behauptet, durch den Unfall vom Mai 1887 völlig dienstunfähig geworden zu sein, und verlangt von dem Beklagten Ersatz derjenigen Einnahme, welche er, wenn er im Eisenbahndienste verblieben und ihm die in Aussicht stehende Beförderung zu theil geworden wäre, bezogen haben würde. Das Berufungsgericht erklärt diesen Anspruch für unbegründet, weil die Wiederbeschäftigung des Klägers im Eisenbahndienste nur versuchsweise geschehen sei und dem Kläger ein Recht auf Belassung und Beförderung in dem Dienste nicht zugestanden habe. Nun ist aber unter dem „Vermögensnachtheil, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet“, wofür nach § 3 Nr. 2 cit. Entschädigung zu gewähren ist, nicht blos die gänzliche oder theilweise Einbusse eines solchen Erwerbs zu verstehen, auf welchen der Verletzte bereits einen rechtlichen Anspruch hatte. Es genügt vielmehr nach dieser Bestimmung zur Begründung des Entschädigungsanspruchs, dass dem Verletzten infolge der Verletzung ein Erwerb entzogen ist, welchen er voraussichtlich thatsächlich gemacht haben würde, wenn er von der Verletzung nicht betroffen wäre. Daher ist einem durch einen Eisenbahnunfall dienstunfähig gewordenen Eisenbahnbediensteten auch eine Entschädigung für Einnahmen, welche er infolge einer Beförderung erhalten haben würde, zugesprochen worden, obgleich er auf die Beförderung kein Recht hatte, wenn anzunehmen war, dass ihm thatsächlich die Beförderung zu theil geworden sein würde, falls er durch den Unfall nicht verletzt wäre.

Von diesem Gesichtspunkte aus hängt die Entscheidung des vorliegenden Falls davon ab, ob, vorausgesetzt, dass der Kläger durch den Unfall von 1887 überhaupt an seiner Gesundheit geschädigt worden, anzunehmen ist, dass er, nachdem er versuchsweise von der Eisenbahnverwaltung wieder beschäftigt worden, thatsächlich im Eisenbahndienste verblieben und zum Lokomotivführer befördert worden wäre, wenn er die Gesundheitsbeschädigung durch diesen Unfall nicht erlitten hätte. Nach dieser Richtung hin ist eine Feststellung in dem angefochtenen Urtheil nicht getroffen. Dasselbe muss daher, soweit der Kläger mit seinem Antrage auf Erhöhung der ihm nach dem Vergleiche aus dem Jahre 1885 zustehenden jährlichen Bezüge abgewiesen ist, aufgehoben und die Sache insoweit zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in die Berufungsinstanz zurückverwiesen werden.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. März 1890 in Sachen E. w. Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse.)

Verschiedenes.

Orientalische Eisenbahnen.

Die „N. Fr. Pr.“ in Wien berichtet unterm 12. November: Während der letzten Tage haben hier Konferenzen stattgefunden, welche die künftige Organisation der Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen zum Gegenstande hatten. An den Konferenzen nahmen Vertreter der seitherigen Verwaltung der Orientalischen Eisenbahnen, sowie mehrere Verwaltungsräthe der Bank für Orientalische Eisenbahnen theil. Ausser den Direktoren des Wiener Bankvereins waren anwesend: Baron Hirsch, Generaldirektor Kühlemann, Direktor Gersholz, Präsident Abegg (Zürich), die Direktoren Spuler und Frey (Zürich), Goldschmidt (Frankfurt a/M.), Siemens und Schrader (Berlin). Die Konferenzen ergaben ein vollkommenes Einverständniss über die künftige Organisation der Orientbahnen. Während bisher die Geschäfte dieses Unternehmens lediglich von Paris aus geleitet worden sind, sollen künftig die auf den Betrieb Bezug habenden Agenden direkt in Konstantinopel ihre Erledigung finden, der administrative und finanzielle Dienst aber soll am Sitze der Gesellschaft in Wien besorgt werden. Das Pariser Komitee wird vollständig aufgelöst, und werden die Sitzungen des Verwaltungsrathes künftig ausschliesslich in Wien stattfinden. Der Verwaltungsrath soll gegen Ende dieses Jahres neu zusammengesetzt werden; bekanntlich muss der Verwaltungsrath statutenmässig mindestens zur Hälfte aus Oesterreichischen Staatsangehörigen bestehen.

Anatolische Eisenbahnen.

Die für die Anatolische Bahn bestimmten Eisenbahnwagen, welche aus der Maschinenfabrik Esslingen und den Fabriken von Jos. Rathgeber in München stammen, werden seit kurzem auf einem Trajektschiff von Konstantinopel an das jenseitige Asiatische Ufer transportirt. Im Dezember wird die Anatolische Bahn bis zur Station Lafke eröffnet, so dass dann die Gesammtlänge der Bahn etwa 200 km beträgt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Neubaustrecke Fulda-Tann. In der ersten Hälfte des Monats Dezember d. J. wird voraussichtlich die Theilstrecke Bieberstein-Hilders mit den Haltestellen Milseburg und Eckweisbach und dem Bahnhofe Hilders und einige Wochen später die Reststrecke Hilders-Tann mit den Haltestellen Neuschwambach und Luhrbach und dem Bahnhofe Tann dem Betriebe übergeben.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt auf Befragen über die Höhe der Frachtsätze etc. nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 15. Nov. 1890. (2532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung auf der schmalspurigen Sekundärbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf. Am 25. November d. J. wird die von der Station Zittau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ausgehende, im Eigenthume der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft befindliche schmalspurige Sekundärbahn Zittau-Oybin (12,26 km) nebst Zweigbahn Bertsdorf-Jonsdorf (3,84 km) durch die unterzeichnete betriebsleitende Verwaltung dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878 sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Die Linie Zittau-Oybin enthält ausser dem Anschlussbahnhofe Zittau die Personenhaltepunkte Zittau und Zittau-Kasernenstrasse, die Haltestellen für Personen- und beschränkten Güterverkehr Zittau-Vorstadt, Niederolbersdorf, Zeisigschenke, die Station Bertsdorf, die Haltestelle Wittigschenke, den Haltepunkt Teufelsmühle und die Endstation Oybin. Die Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf enthält die Haltestelle Bad-Jonsdorf und die Endstation Jonsdorf.

Die Tarife für den Güter- und Viehtransport sind in den herausgegebenen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern etc.“ auf den genannten neuen Betriebslinien enthalten.

Dresden, am 18. November 1890. (2533)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. An- und Vermiethung von Wagen.

40 bedeckte Güterwagen werden sofort oder bis zum 1. April 1891 zu leihen gesucht. (2534)

Franko-Offerten an die Direktion der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft in Gennep (Holland).

3. Güterverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen. Lokal-Güterverkehr. Die Haltestelle Oppau der schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen ist für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. (2535)

Ludwigshafen a. Rh., 17. November 1890.
Die Direktion.
v. Lavale.

Am 24. November d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Altena unterstellte Station Littfeld, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Elberfeld, den 18. Nov. 1890. (2536)
Königliche Eisenbahndirektion.

Durch Einführung eines neuen Gütertarifes zwischen Stationen der K. Bayerischen Staatsbahnen und der Pfälzischen Eisenbahnen werden am 1. Januar 1891 für die Station Saargemünd Pf. B. mit Bayerischen Staatsbahnstationen grossentheils ermässigte, theilweise jedoch auch etwas erhöhte Frachtsätze in Kraft treten.

Diese Frachtsätze gelten vom gleichen Zeitpunkte an auch im Verkehre der Station Saargemünd Reichsbahn mit denjenigen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, welche im Süddeutschen Verbandsverkehre zwischen Deutschen Bahnen in dem Gütertarife Theil II Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen mit direkten Frachtsätzen versehen sind.

Im Verkehre derjenigen Reichsbahnstationen, deren Frachtsätze laut Tarif an die Sätze für Saargemünd zu bilden sind, tritt jedoch eine Aenderung nicht ein, sondern es sind zur Ermittelung der Frachtsätze für diese Stationen die seitherigen Saargemünder Sätze auch fernerhin zu benutzen.

München, den 17. November 1890. (2537)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Süddeutschen Verbandsverkehre werden für Sendungen von Thoneisenstein in Ladungen von 10000 kg nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Cilli-Ludwigshafen 206 ℳ für 100 kg,
„ -Mannheim 203 „ „ 100 „

München, den 18. November 1890. (2538)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Verbandsgüterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im vorbezeichneten Verbande für den Verkehr zwischen der Station Schönau-Falkenhagen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Altona/Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 19. November 1890. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr. Zum Tarifhefte Nr. 9 des bezeichneten Verkehrs gelangt mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der III. Nachtrag zur Ausgabe.

Durch diesen Nachtrag werden die Stationen Bourg-Bruche, Feuday, Saales, St. Blaise-Poutay der Reichsbahn und die Station Quirscheid der Königlichen Eisenbahndirektion Köln lrh. in den Saarkohlenverkehr aufgenommen.

Köln, den 18. November 1890. (2540)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im Süddeutschen Verbandsgüterverkehr mit Oesterreich-Ungarn werden die noch bestehenden Frachtsätze auf Seite 173—206 des Theiles III Tarifheft Nr. 2 vom 1. Oktober 1880 (Ausnahmetarif für Holz und Rinden) mit 1. Januar 1891 ohne Ersatz aufgehoben.

Damit tritt das bezeichnete Tarifheft nebst den dazu erschienenen Nachträgen vollständig ausser Geltung.

München, den 15. November 1890. (2541)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Verkehr mit Bayern. Am 1. Januar 1891 kommen für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden und eines Theils des Betriebsamtes Frankfurt a. M. sowie den Stationen Frankfurt a. M. H. L. B., Gustavsburg, Ludwigshafen, Mainz und Mannheim einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits neue Tarife zur Einführung, welche ausser zahlreichen Ermässigungen vereinzelte Erhöhungen enthalten. Der Nassau- und Frankfurt etc.-Bayerische Tarif vom 1. Oktober 1886 nebst sämmtlichen Nachträgen wird vom gleichen Tage ab aufgehoben. Dagegen wird die bisherige Trennung der Frachtsätze für die vorgenannten Verkehrsgebiete in zwei besondere Tarifhefte beibehalten.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Frankfurt a/M., den 16. Nov. 1890. (2542)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Januar 1891 tritt an Stelle des obenbezeichneten Tarifs vom 20. Oktober 1882 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält neben zahlreichen Ermässigungen theilweise auch Erhöhungen für den Eilgut-, Stückgut-, Holz- und Getreideverkehr. Exemplare des neuen Tarifs können von den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung, Bahnhof Alexanderplatz hier, zum Preise von 0,50 ℳ für das Stück vom 15. Dezember d. J. ab bezogen werden. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau hier, Leipzigerplatz 17, auf Wunsch schon jetzt Auskunft.

Berlin, den 15. November 1890. (MG2543)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1891 ab treten die im Heft 7 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Saarbrücken-Badischer Verkehr) und im Saarkohlentarif Nr. 6 für die Badischen Stationen Mengen und Sigmaringen im Verkehr mit den Stationen des Kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) der Strecken Wemmetsweiler/Friedrichsthal und westlich bezw. südlich davon einschliesslich der Station Scheidt vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft und es wird von diesem Zeitpunkte ab der betreffende Verkehr nur noch durch die gleichnamigen Stationen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen vermittelt.

Karlsruhe, den 17. November 1890. (2544)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Ausgabe eines neuen Lokalgütertarifs. Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. an gelangt ein neuer Lokal-Gütertarif für die Würt-

tembergischen Staatseisenbahnen, nebst Tarif für den Güterverkehr mit den Stationen der Kirchheimer Bahn und der Ermsthalbahn (Theil II, Besondere Bestimmungen) zur Einführung.

Hierdurch wird der Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1890 aufgehoben.

Die in dem neuen Tarif vorgesehene Erhöhung des Normalgewichtssatzes für gebrauchte leere Petroleumfässer von 32 kg auf 34 kg für das Stück, sowie die Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Petroleum und Naphta treten erst am 16. Januar 1891 in Kraft; bis zu diesem Zeitpunkt kommen noch die bisherigen Sätze in Anwendung.

Der Verkaufspreis des neuen Tarifs beträgt 1 *M.* (mit der in besonderem Hefte ausgegebenen allgemeinen Kilometer-Tariftabelle 1,30 *M.*).

Stuttgart, den 17. Novbr. 1890. (2545)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre, Tarif vom 1. Mai 1884, für die Beförderung von Holzstoffpappe, ungeleimte, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, zwischen Eisenstein einerseits und Altenburg, Chemnitz, Glauchau, Greiz, Bahnhof und Haltestelle, Gössnitz, Klingenthal, Oelsnitz i/V. und Plauen i/V., ob. u. unt. Bhf., andererseits, Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Dresden, den 14. November 1890. (2546)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Nassau-Bayerischer Güterverkehr. Vom 20. d. Mts. ab tritt für die Beförderung von Steinkohlen und Koks im Verkehre zwischen Offenbach einerseits und Nürnberg C. B. andererseits ein Frachtsatz von 0,62 *M.* für 100 kg in Kraft. (2547)

Frankfurt a/M., den 18. November 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen den Stationen Zeitz (S. St. B.) und Pecek (Oe. U. St. E. G.) ein Frachtsatz von 1,22 *M.* für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 17. November 1890. (2548)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Aufzahlung bei Benutzung der diesseitigen Schnellzüge Nr. 1 und 2 mit ermässigten Tour- und Retourkarten. Den Inhabern jener ermässigten Tour- und Retourbillets, welche laut Tarif nur für die Personen- und gemischten Züge Geltung haben, ist die Benutzung der diesseitigen Schnellzüge Nr. 1 und 2 unter den nachstehenden Modalitäten gestattet:

1. Die diesseitigen Schnellzüge Nr. 1 und 2 können mit ermässigten Tour- und Retourbillets nur bei der Rückfahrt benutzt werden. Bei der Hinfahrt ist die Benutzung des Schnellzuges auf Grund eines ermässigten Tour- und Retourbillets sowohl in der Ausgangs-, als auch in Unterwegsstationen unter allen Umständen ausgeschlossen.

2. Bei Benutzung des Schnellzuges mit einem ermässigten Tour- und Retourbillete auf der Rückfahrt erlischt jede Fahrpreisermässigung sowohl für die Hin-, als auch für die Rückfahrt, so zwar, dass für die Hinfahrt der normale Fahrpreis der benutzten Wagenklasse des Personenzuges, für die Rückfahrt der normale Fahrpreis der betreffenden Wagenklasse des Schnellzuges zur Berechnung kommt. Von dem sich aus diesen beiden Fahrgebühren ergebenden Gesammtbetrage wird die für das Tour- und Retourbillet entrichtete Gebühr in Abzug gebracht und der verbleibende Differenzbetrag beim Antritte der Rückfahrt als Nachzahlung eingehoben.

3. Die Nachzahlung auf den Schnellzug kann nur nach jenen Stationen verlangt werden, in welchen der Schnellzug fahrplanmässig anhält. Eine Fahrgebühren-Restitution für nicht durchfahrene Strecken, auf welche das Tour- und Retourbillet lautet, ist hierbei grundsätzlich ausgeschlossen.

Wien, den 14. November 1890. (2549)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Einführung eines neuen Personentarifes. Mit 1. Januar 1891 tritt auf der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) in Wirksamkeit, durch welchen die bisher in Kraft befindlichen Gebührenberechnungen für Civil-Fahrkarten, Reisegepäck und Hunde, sowie für Tour- und Retourkarten dann für Schüler- und Arbeiter-Abonnementskarten auf der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn aufgehoben werden.

Der Verkaufspreis des Tarifs beträgt 30 kr. Oe. W. pro Exemplar.

Wien, am 15. November 1890. (2550)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft
als betriebsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener, für die Werkstätten der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen im Laufe des Jahres 1891 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:

1. Stahl, Stahl- und Eisendraht, Weiss- und Zinkblech, Drahtgewebe, eisernes, Scheibenfedern für Lokomotiven.
2. Holz- und Schlüsselschrauben, Riegel, Schliessen, Plomben.
3. Werkzeuge, verschiedene.
4. Geräthe etc. aus Stahl und Eisen.
5. Blechwaaren.
6. Laternen, Messing- und Emaillewaaren.
7. Droguen und Chemikalien.
8. Farben, trockene, Talg und Putzöl.
9. Web- und Seilerwaaren, Feuereimer, hanfene, Garn, wollenes, Zwirn.
10. Lederwaaren.
11. Glas- und Steingutwaaren.
12. Holzkohlen, Bremspfähle, Wassereimer, hölzerne, Handkarren, hölzerne, Papierkörbe.
13. Fahrkarten-Datumpressen, Federfächer, Strohgeflecht, Wachsbarchent, Lincrusta, Linoleumdecken, Seegrasmatratzen mit Zubehör, Schmirgel, Steinschlägerbrillen

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der betreffenden Materialien, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Einsendung der Gebühren von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Lieferungsangebote sind
bis zum 15. Dezember 1890,
Vormittags 8 Uhr,
an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, d. 15. Novemb. 1890. (2551 JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 89000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und 5400 Stück eichenen Weichenschwellen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine, Mittwoch, den 10. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 19. November 1890. (2552)
Materialienbüreau.

Saal-Eisenbahn. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien und zwar I. von Metallen und Metallfabrikaten, Werkzeugen, Glaswaaren, Holz- und Holzfabrikaten, Telegraphenmaterialien und II. von Brennmaterialien, Oelen und Fetten, Lichten und Seifen, Farben, Drogen und Chemikalien, Dochten, Zeugstoffen und dergleichen, Hanf und Seilerwaaren, Gummiwaaren, Lederwaaren, Reinigungs- und Putzmaterialien soll im Wege der Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedarfsnachweisungen und die Lieferungsbedingungen sind unter Beifügung von je 75 ₰ für jede der beiden Nachweisungen I und II von unserem Sekretariate zu beziehen. Angebote sind, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 3. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.

Jena, den 18. November 1890. (2553)
Die Direktion.

K. Württemberg. Staatseisenbahnen. Die Württemberg. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 100 zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Bremsen zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine Entschädigung von 3 *M.* abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung wollen bis
Sonnabend, den 29. November
d. J., Mittags 12 Uhr
verschlossen mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Güterwagen“ bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 14. November 1890. (2554)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

6. Offene Stellen.

Gesucht
1. ein Registrator, welcher in Registratur- und Büreauarbeiten bewandert ist. Anfangsgehalt 110 ℳ monatlich; nach 6 Monaten Anstellung mit 1350 ℳ und 10 ℳ Ortszulage für Altona.
ein Stationsbeamter, welcher im inneren und äusseren Stationsdienst ausgebildet und zur selbständigen Verwaltung einer kleinen Station befähigt ist. Anfangsgehalt 85 ℳ monatlich; nach 6 Monaten Anstellung mit 1000 ℳ Gehalt nebst freier Dienstwohnung, evtl. 300 ℳ Wohnungsentschädigung. Bei Stationirung in Altona ausserdem 10 ℳ Ortszulage.

Eintritt evtl. sofort; den Gesuchen sind Zeugnissabschriften, Lebenslauf etc. beizufügen.

Altona (Elbe), den 17. November 1890.

Die Betriebsdirektion (2555)
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Gesucht
werden für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in den Grossherzogthümern Hessen u. Baden tüchtige Eisenbahn-Stationswärter, Stationsassistenten und Stationsaufseher, welche mit dem Expeditionsdienst durchaus vertraut sein müssen. Bewerbungen, denen ein kurzer Lebenslauf, sowie Zeugnissabschriften beizufügen sind, nimmt entgegen

Die Bau- und Betriebsverwaltung
der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb zu Darmstadt. (RM2556)

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Beantwortung von Anfragen durch das Auskunftsbüreau und die Auskunftsstellen. Zur Behebung etwaiger Zweifel machen wir bekannt, dass das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung hierselbst, Stadtbahnhof Alexanderplatz, sowie die von der letzteren auch in Hamburg, Leipzig, Frankfurt a/M., Köln, Breslau und Stettin eingerichteten Auskunftsstellen Auskunft nach bester Kenntniss, jedoch ohne Gewähr für die Richtigkeit, ertheilen.

Dieselben werden, soweit thunlich, bei schriftlichen Mittheilungen darauf hinweisen, aus welchen Tarifen die Angaben entnommen und bei welchen Dienststellen oder Behörden die jeweilig geltenden Tarife zu haben sind bezw. genauere Auskunft über die gestellten Fragen zu erhalten ist.

Berlin, den 15. November 1890.

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen betheiligten Direktionen. (MG2557)

Im Verlage von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8, erschien soeben und ist durch jede Buchhandlung zu beziehen:
A. Brunner, Von München nach Glasgow, Sonderabdruck aus der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Mit einer Tafel. Preis 60 ₰.
Gegen Einsendung des Betrages in Briefmarken an die H. S. Hermann'sche Buchdruckerei erfolgt Frankozusendung.

Ein vormaliger Beamter d. bay. Staatsbahn u. d. Reichsbahnen in Elsass-Lothringen (Stations-Assistent), auf einer Real- und Polytechnischen Hochschule vorgebildet, sucht Wiederverwendung, am liebsten bei Privat-Industriebahnen. Durch 10jähr. Thätigkeit in **allen Dienstzweigen vollst. ausgebildet, vielseitig verwendbar**, als: Betriebs-, Büreaubeamter, Correspondent, auch Zeichner in technischen Büreaus. Eintritt sofort ermöglicht. Gefl. Offerte unt. **M. 3530** an d. **Exped. d. Blattes** erbeten.

Circulir-Oefen.

Patent Hohenzollern Nr. 1136.

104° 40° 250° 118° 41° 28° 40° 155° 46° 203° 41° 41° 58°

Diese Oefen werden für Werkstätten in vier Grössen hergestellt, und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes von 10° Cels. einer von

800 mm Dtr.	für	5000 cbm	Inhalt.
650 „	„	3500 „	„
500 „	„	2000 „	„
350 „	„	1000 „	„

Mit Ausnahme der Oefen von 350 mm Dtr. werden die Oefen auch ohne Regulirfüllvorrichtung geliefert. Alle Oefen sind mit Chamottesteinen auszumauern.

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffect und sind bereits mehrere 1000 Stück im Betriebe.



Maschinenfabrik
HOHENZOLLERN,
Düsseldorf.



Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,

übernimmt die Ausführung

elektrischer Beleuchtungs-Anlagen

für

Bahnhöfe

sowie die Lieferung von Elektromotoren für

Drehscheiben und Schiebebühnen.

Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan, Mainz, betr. Pauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 93. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 26. November 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Schmalspur und Zahnrad in Oesterreich.

I.

In meiner Abhandlung über das Steiermärkische Lokalbahngesetz, welche in den Nummern 27, 28 und 29 d. Ztg. zum Abdruck gelangte, habe ich auf die grosse Bedeutung hingewiesen, welche dem erwähnten Gesetze zunächst wohl nur für Steiermark, im weiteren aber auch für Oesterreich überhaupt innewohnt. Vergebens war seit vielen Jahren auf verschiedene Weise angestrebt worden, das Nebenbahnwesen in Oesterreich in glücklichere Pfade zu lenken; immer allgemeiner wurde das Verlangen nach einer staatlichen Organisation desselben ausgesprochen; aber es machten sich eben hiergegen Schwierigkeiten geltend, die ganz besonderer Natur und daher nicht so leicht zu überwinden waren. Die einzelnen Kronländer Oesterreichs sind hinsichtlich ihrer kulturellen, finanziellen, ihrer industriellen und kommerziellen Verhältnisse so verschiedenartig veranlagt, dass ein Reichsgesetz über die Organisation des Nebenbahnwesens sich füglich nur in sehr allgemeinen Zügen bewegen konnte. Die Organisation muss in Oesterreich von den Kronländern ausgehen, um einen wirklichen Werth zu besitzen. Nun hat Steiermark den Impuls zu einer derartigen erfolgreichen Gestaltung des sekundären Verkehrswesens gegeben und dieser Vorgang des Steiermärkischen Landtages, welcher überhaupt zu den thatkräftigsten Landtagen Oesterreichs zählen dürfte, hat auch seitens der Regierung wiederholt offizielle Anerkennung gefunden.

Anlässlich der Debatte über das Budget des Handelsministeriums in der letzten Session des Reichsrathes, am 6. Mai d. J., äusserte sich der Handelsminister, nachdem er den Zweck und die Bedeutung des Steiermärkischen Lokalbahngesetzes vom Landes- und vom Reichsstandpunkte aus kurz, aber treffend charakterisirt hatte, folgendermaassen: „Die Regierung kann daher die Intentionen, welche dem vom Steiermärkischen Landtage beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens, zu Grunde liegen, nur mit Befriedigung begrüssen. Ich kann andererseits nur wünschen, dass sich auch andere finanziell günstig situirte Länder, natürlich unter Berücksichtigung der in jedem Lande vorwaltenden besonderen Verhältnisse, zu einer analogen, planmässigen Aktion auf diesem Gebiete bereit finden.“ Und bei der Eröffnung der Nebenbahn von Radkersburg nach Luttenberg am 15. Oktober d. J. nahm der Handelsminister abermals die Gelegenheit wahr, dem Lande Steiermark seine Anerkennung mit folgenden Worten auszusprechen: „Ich erblicke in dem Zustandekommen dieser Bahn eine weitere Bethätigung

jener warmen Fürsorge, welche hierzulande in verständnissvoller Weise der zeitgemässen Verbesserung der Verkehrsmittel entgegengebracht wird. Diese Fürsorge fand ihren bedeutsamen Ausdruck in dem Landesgesetz, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark, einer legislativen Aktion, welche einen neuen Abschnitt der Entwickelung dieses wichtigen Gebietes der Volkswirthschaftspflege einleitet und nun auch anderwärts zur Nachahmung aneifert."

In Ausübung der Bestimmungen des in Frage stehenden Gesetzes wurde noch im Laufe des vergangenen Sommers das Landeseisenbahn-Amt ins Leben gerufen und der ehemalige Oberingenieur der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Karl Wurmb mit der Leitung desselben betraut. Dieses Amt entfaltete sofort eine lebhafte Thätigkeit, welche sich vorläufig und hauptsächlich auf die Ueberprüfung schon bestehender Nebenbahnprojekte ausdehnte und deren Ergebnisse nunmehr in einem dem Landtage erstatteten Berichte des Landesausschusses „über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Förderung des Lokaleisenbahnwesens in Steiermark für das Jahr 1890" vorliegen. Dieser Bericht gipfelt in folgenden Anträgen:

1. Auf Ausarbeitung des Detailprojektes für die Linie Wolfsberg-Zeltweg, sobald die Frage, ob Schmal- oder Normalspur gelöst ist und seitens der Interessenten und des Landes Kärnten zu den Kosten des Detailprojektes in entsprechendem Maasse beigetragen wird.

2. Auf Ausbau der Lokalbahn Kapfenberg-Thörl-Au als Schmalspurbahn, sofern alle gesetzlichen Bedingungen erfüllt sind und festgestellt ist, dass mit dem Betrage von 700 000 fl. das Auslangen gefunden wird.

3. Auf Ausbau der Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz als Schmalspurbahn, sofern alle gesetzlichen Bedingungen erfüllt sind und festgestellt ist, dass mit dem Betrage von 270 000 fl. das Auslangen gefunden werden kann.

4. Auf Ausbau der Linie Ponobitz-Pöltschach-Sauerbrunn als Schmalspurbahn, sofern alle gesetzlichen Bedingungen erfüllt sind und festgestellt ist, dass mit dem Betrage von 900 000 fl. das Auslangen gefunden wird.

6. Auf Weiterverfolgung der Murthalbahn-Angelegenheit und Ausarbeitung des Detailprojektes für die schmalspurige Anlage von Unzmarkt bis Mauterndorf, sofern der gesetzmässige erforderliche Interessentenbeitrag sichergestellt erscheint.

Alle vorstehend angeführten Linien sind nicht etwa neue Projekte, welche das Land der Initiative des Eisenbahnamtes verdankt, im Gegentheile, es sind nur die allerwichtigsten jener vielen Entwürfe von Nebenbahnen, welche in den letzten Jahren in Steiermark aufgetaucht sind, deren Finanzirung aber vergebens angestrebt wurde. Ich habe in meiner oben erwähnten Abhandlung über das Steiermärkische Lokalbahngesetz dieser Nebenbahnprojekte Erwähnung gethan und habe auch betont, wie sehr sich der Landtag bemühte, durch das Zugeständniss günstiger Subventionirungen den Bau dieser Bahnen zu fördern und wie leider trotz dieser Zugeständnisse kein wirklicher Erfolg zu verzeichnen war. Nun beantragt der Landesausschuss, für den Bau der oben citirten Linien von dem Landes-Eisenbahnanlehen von 10 Millionen Gulden vom 1. März 1891 an die erste Rate von 2,5 Millionen Gulden in einer die Interessen des Landes vollkommen wahrenden Weise zu begeben und hiermit würde die Anlage derselben gesichert erscheinen.

Dem Berichte des Landesausschusses, welcher vom Landtage als dringlich anerkannt und in einer der ersten Sitzungen der laufenden Session dem Eisenbahnausschusse zur Berathung überwiesen wurde, wohnt aber auch eine Bedeutung inne, welche weit über die Grenzen des Kronlandes hinausreicht und welche überhaupt die Entwickelung des gesammten Nebenbahnwesens in Oesterreich günstig beeinflussen dürfte. Diese hervorragende Bedeutung liegt in der Wahl der schmalen Spurweite für sämmtliche projektirte Linien. Von allen obengenannten Nebenbahnen war nur die Linie Kapfenberg-Thörl-Au schon von Anfang an mit 1 m Spurweite projektirt worden; und eben an diesem Umstande scheiterte die Verwirklichung des Entwurfes, denn der Steiermärkische Landtag verweigerte vor wenigen Jahren die meritorische Behandlung des Projektes und verlangte die Wahl der normalen Spurweite. Hierdurch aber wären die Anlagekosten um 35 %, d. h. um 250 000 fl. gestiegen. Das Projekt wurde also fallen gelassen und eines der industriereichsten Thäler Obersteiermarks musste eines Anschlusses an die Hauptbahn von Wien nach Triest entbehren. Die finanziellen Vortheile, welche aus der wohl sicher zu erwartenden Entscheidung des Landtages für die schmale Spurweite dem Lande Steiermark erwachsen, sind sehr bedeutende; so war beispielsweise die Linie Sauerbrunn-Pöltschach bei einer Länge von etwa 20 km und mit normaler Spurweite mit einem Anlagekapital von 1 200 000 fl. veranschlagt; das Landes-Eisenbahnamt gedenkt die Linie von Sauerbrunn über Pöltschach nach Gonobitz, welche fast doppelt so lang werden dürfte, bei schmaler Spurweite um nur 900 000 fl. herzustellen. Wenn das Land auch in der Lage ist, das Kapital weitaus billiger zu beschaffen, als ein Privatunternehmer, so liegt die Ursache dieser grossen Differenz zwischen den veranschlagten Bausummen doch vornehmlich in dem Unterschiede der Spurweiten der beiden Projekte. Die mithin sehr bedeutenden Summen, welche durch die Wahl der schmalen Spurweite indirekt erspart werden, kommen dem Wohlstande in doppelter Weise zu Gute; sie ermöglichen einerseits die Verzinsung des Anlagekapitals der einzelnen Linien und andererseits die Ausführung neuer Linien.

Die schmale Spurweite erfreute sich in Oesterreich bis vor kurzem und erfreut sich auch noch derzeit vielfach keiner besonderen Zuneigung seitens der Bevölkerung, namentlich der Landbevölkerung, die den Agitationen leicht zugängig ist und sich durch die Anwendung der schmalen Spurweite zurückgesetzt, in ihren Interessen beeinträchtigt glaubt. Schlagworte, wie Unzulänglichkeit der Leistung, Nachtheile der Umladung der Güter, höhere Tarifsätze fallen hier auf um so günstigeren Boden, als diese Bevölkerung nicht in der Lage ist, die scheinbar sehr plausiblen Beweise zu prüfen und die Vortheile gegen die Nachtheile abzuwägen. Aber auch in den kommerziellen und technischen Kreisen war man der Schmalspur nicht freundlich gesinnt, und selbst die Regierung schien sich für dieselbe lange Zeit nicht begeistern zu können. Die Bosnabahn, welche mit der Spurweite von 76 cm konstruirt ist, nahm und nimmt noch heute in jeder Beziehung eine exklusive Stellung ein, so dass man sie nicht immer als Muster und Beispiel gelten lassen wollte. Ganz anders wird der Vorgang Steiermarks wirken. Hier kommt, falls der Vorschlag des Eisenbahnamtes genehmigt wird, die Schmalspur bei Eisenbahnen zur Anwendung, welche lediglich für volkswirthschaftliche Zwecke bestimmt sind, welche berufen erscheinen, den Wohlstand einzelner Thäler zu heben, ihre Industrie zu fördern, ihren Handel zu beleben, ihre Landwirthschaft erträgnissreich zu gestalten. Man wird die Gegner der Schmalspur dann nicht mehr allein auf die Nebenbahnen Sachsens verweisen, die noch heute hinsichtlich Bau und Betrieb als Muster gelten dürfen; man wird ihnen einfach den Rath ertheilen können, eine kleine Lustreise nach Steiermark zu unternehmen und sich durch den Augenschein zu überzeugen, dass auch die schmale Spur ihre Vorzüge besitzt und für gewisse Fälle sogar einzig und allein Berechtigung hat.

In den für die Entwickelung des Nebenbahnwesens maassgebenden und bestimmenden Kreisen hat sich nun in letzterer Zeit erfreulicherweise ein Umschwung zu Gunsten der Schmalspur vollzogen. Im laufenden Jahre wurden zwei grössere „Lokalbahnen" mit schmaler Spurweite in Oesterreich konzessionirt und die Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine

Reihe schmalspuriger Bahnen bewilligt. Die konzessionirten schmalspurigen Lokalbahnen sind jene von Ischl nach Salzburg mit Abzweigung nach Steindorf und jene von Steyr beziehungsweise Pergern nach Bad Hall. Für beide Linien ist die Spurweite von 76 cm angenommen worden. Es ist dies die Spurweite der Bosnabahn, für deren Wahl bekanntlich ganz zufällige Umstände maassgebend waren, und es ist uns nicht wohl erklärlich, warum an diesem Maasse so ängstlich festgehalten wird und man nicht die ausserhalb Oesterreichs festgesetzte Spurweite von 75 cm annimmt. Die erstere Bahn erhält eine Länge von 64 km; die zweite wird 15,7 km lang und schliesst in Bad Hall an die gleichnamige Station der Kremsthalbahn an, die ebenfalls schmalspurig ausgeführt ist. Als ein Beispiel für die Bedingungen, unter welchen die Anwendung der schmalen Spurweite derzeit in Oesterreich zugestanden wird, geben wir nachstehend die wesentlichen Bestimmungen der Konzessionsurkunde für die Lokalbahn von Ischl nach Salzburg wieder.

Diese Urkunde bezeichnet zunächst alle jene Begünstigungen, welche der betreffenden Eisenbahn zugestanden werden; dieselben weichen von jenen für Nebenbahnen im allgemeinen nicht ab; sie fixirt ferner die Verpflichtungen der Konzessionäre hinsichtlich der Bautermine, für deren Einhaltung dieselben mit einer Kaution von 20 000 fl. haften. Das Recht der Expropriation wird den Konzessionären nicht allein für die eigentliche Bahnlinie, sondern auch für alle etwa herzustellenden Schleppbahnen ertheilt, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte. Die Benutzung von öffentlichen Strassen darf unter Einhaltung der bezüglichen Paragraphen des Lokalbahngesetzes erfolgen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, namentlich die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird. Den Konzessionären ist das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden, doch ist die Ausgabe von Prioritätsobligationen ausgeschlossen und nur jene von Prioritätsaktien gestattet. Hinsichtlich der Besorgung von Militärtransporten, der Einlösung durch die Staatsverwaltung, der Konzessionsdauer, der Ueberwachung des Baues und Betriebes usw. sind die Bestimmungen der Urkunde im allgemeinen jenen für andere Nebenbahnen mit normaler Spurweite gleichgehalten.

Den Konzessionsbedingnissen liegt die Annahme einer Spurweite von 76 cm und eines auch zur Nachtzeit stattfindenden Verkehres mit der grössten stündlichen Fahrgeschwindigkeit von 20 km zu Grunde. In den Anschlussstationen Ischl, Salzburg und Steindorf an die Linien der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist mit der letzteren ein entsprechendes Uebereinkommen zu treffen und für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehrs beim Uebergange von der eigenen auf die andere Bahn Sorge zu tragen. Die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an den konzessionirten Bahnen gelegenen Bergwerks- und Industrieunternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, ist auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten. Die Bahn ist eingeleisig anzulegen. Als grösste durchschnittliche Steigung in Adhäsionsstrecken wurde 25 ‰ festgesetzt. Die Steigung der Bahn in Stationen und Haltestellen darf 2,5 ‰ nicht übersteigen; die Halbmesser der Bögen dürfen in der kurrenten Bahn nicht unter 60 m betragen. Der Abstand der Geleise von Mitte zu Mitte ist in den Stationen und Haltestellen, bei einer Breite der Fahrbetriebsmittel einschl. Laufbretter usw. bis zu 2,2 m, mit wenigstens 3,5 m fixirt. Bei Anlage von Bahnsteigen zwischen den Geleisen ist dieser Abstand auf wenigstens 4 m zu vergrössern. Die Kronenbreite der Dämme und Einschnitte hat 3 m zu betragen; bei Bahnstrecken in Krümmungen von 100 m oder weniger als 100 m Durchmesser, sowie bei Aufdämmungen von mehr als 5 m Höhe ist eine entsprechende Verbreiterung der Bahnkrone vorzunehmen. In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Wand- oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 25 cm erhalten, in Einschnitten mit Wand- oder beiderseitigen Grabenmauern ist dieselbe auf 30 cm, in Felseinschnitten auf 35 cm zu vergrössern; die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 50 cm beträgt. Das Planum sämmtlicher bis zur Bahnkrone reichenden Brücken, welche nur für Bahnzwecke bestimmt sind, muss auf gerader Bahn mindestens 3 m breit werden, falls nicht die durch Einhaltung des Lichtraumprofils oder aus Stabilitätsrücksichten gebotene Minimalentfernung der Träger eine grössere Planumbreite erfordert. Bei jenen offenen Unterbauobjekten, welche bis zur Bahnkrone reichen und nicht mehr als 2 m gesammte Spannweite besitzen, können hölzerne Tragkonstruktionen angewendet werden, bei allen grösseren offenen Objekten sind Eisenkonstruktionen herzustellen.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im System des schwebenden Stosses auszuführen; die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht bei Anwendung des Querschwellenoberbaues für das laufende Meter wenigstens 17,8 kg betragen. Die aus Föhren- oder Lärchenholz zu erzeugenden Querschwellen sollen folgende kleinste Dimensionen erhalten: Länge 1,5 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm. Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte ist derart zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen für das Quadratcentimeter 1 000 kg nicht übersteigt. In Bögen von weniger als 100 m Halbmesser ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nicht statthaft. In Bögen von 200 oder weniger als 200 m Halbmesser ist die Befestigung der Schienen auf den Querschwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend zu verstärken. Der Schotterkörper jener Stellen, welche auf eigenem Unterbaue ausgeführt werden, hat im Niveau der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 20 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankets zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1,4 m betragen muss. Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts ist bei Dämmen und in Einschnitten mit wenigstens 25 cm zu bemessen.

Bezüglich der Hochbauten, Stationen und Betriebseinrichtungen finden sich keine Bedingungen, welche mit der Wahl der Spurweite in Zusammenhang stehen würden. Für Anschaffung der Fahrbetriebsmittel ist für den Fall der selbständigen Betriebsführung ein Mindestbetrag von 4 000 fl. für das Kilometer aus dem Anlagekapital der Bahn zu verwenden. Die grösste Breite der Fahrbetriebsmittel einschl. Laufbretter usw. wird mit 2,2 m, der grösste Raddruck mit 3 t normirt. Sämmtliche Personen- und Dienstwagen sind beheizbar einzurichten und mit Bremsen zu versehen. Aus den Bedingnissen hinsichtlich des Betriebs wäre als interessant für den vorliegenden Fall nur die Bestimmung hervorzuheben, dass „für die Umladung der Frachten von den Wagen der Schmalspurbahn auf jene der anschliessenden K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen keine besondere Vergütung“ verlangt werden darf. Alle weiteren Bedingungen sind im wesentlichen mit jenen für Nebenbahnen im allgemeinen übereinstimmend.

In den Bedingnissen der Konzessionsurkunde für die schmalspurige Lokalbahn von Mori über Arco nach Riva, vom 23. November 1889, ist als grösste Steigung 36 ‰ und als kleinster ausnahmsweise anwendbarer Halbmesser jener von 40 m zugestanden. Die grösste Breite der Fahrbetriebsmittel ist mit 2,1 m festgesetzt und diesem geringeren Ausmaasse entsprechend sind auch alle mit dieser Breite in Zusammenhang stehenden Dimensionen, z. B. Entfernung der Geleise, Kronenbreite usw. etwas geringer bemessen, als für die vorerwähnte Bahn. Man sieht, dass die Regierung auch in dieser Hinsicht der Individualität der einzelnen Bahnen nach Zulässigkeit Rechnung trägt, also jenes Prinzip zur Geltung kommen lässt, dass sie bezüglich der Gesetzgebung der Nebenbahnen aufgestellt hat. Interessant und von besonderer Wichtigkeit wird die technische Ausführung der Steiermärkischen Nebenbahnen sein, und man darf den bezüglichen Projekten wohl mit besonderer Spannung entgegensehen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Die Statistik über die Dauer der Schienen, umfassend die Erhebungsjahre 1879/87. Von der genannten Statistik ist diesmal nur die Zusammenstellung der ermittelten Gruppendurchschnittswerthe, in welcher zum Ausdruck kommen:

A. Durchschnittswerthe für die Auswechselung der Stahlschienen und für Schienenverlust, getrennt nach Geleisen auf Querschwellen und Langschwellen;

B. Durchschnittswerthe für die Abnutzung der Stahlschienen in gleicher Weise getrennt nach Geleisen auf Querschwellen und Langschwellen

an die Vereins-Verwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4556 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Vereins-Satzungen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 4685 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Einführung eines einheitlichen Gepäck-Abfertigungsverfahrens für das Vereins-Gebiet (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4714 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 4716 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (Erhebungsjahre 1879/87) (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 4735 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausgabe des II. Nachtrages zu den Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat September d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat September d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 823,34 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 604 Schnellzüge, 2 608 Personenzüge und 275 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 487. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13 868 453 Zugkm bezw. 269 040 705 Achskm. Von den Verspätungen wurden 1 720 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 767 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 199,52 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 9,35 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 2 238 Anschlüsse versäumt (gegen 2 233 in demselben Monat des Vorjahres und 2 191 im Vormonat). Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugbezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Hessische Ludwigsbahn, die Main-Neckarbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Hessische Ludwigsbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche infolge Ueberschwemmung der Geleise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesem Grunde sind 49 Züge ganz und 13 Züge streckenweise ausgefallen; 2 Züge haben Verspätungen erlitten, wobei 6 Anschlüsse verfehlt wurden.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen.

Dem Bundesrath ist eine Denkschrift vorgelegt worden, welche den Beitritt Belgiens, Serbiens und Griechenlands zu den auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen betrifft.

Reform des Personentarifs.

Der „Berl. Act.“ schreibt: Zur Berathung einer Reform der auf den Deutschen Eisenbahnen bestehenden Personentarife sind für die nächste Zeit Verhandlungen zwischen den Deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen zu erwarten. Bayern hat sich nunmehr ebenfalls für die Reform im Anschluss an das bestehende System ausgesprochen und durch die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die Annahme folgender Einheitssätze für das Personenkilometer in Vorschlag gebracht:

		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Schnellzüge	₰	7	4,5	3
Personenzüge . . .	„	6	3,5	2

Ermässigte Rückfahr-, Rundreise-, Abonnements-, Badekarten und dergleichen sollen in Wegfall kommen. Für die Bayerischen Staatseisenbahnen ergibt sich bei Vergleichung des bestehenden mit dem vorgeschlagenen Tarife folgendes Resultat:

Für das Kilometer	Jetzt	Neu	Ermässigung
	Pfennig		%
einfache Fahrt			
Schnellzug I. Klasse . . .	9,1	7,0	23.08
„ II. „ . . .	6 4	4,5	29,69
„ III. „ . . .	4.5	3,0	33 33
Personenzug I. Klasse . . .	8 0	6 0	25 00
„ II. „ . . .	5,3	3 5	33,96
„ III. „ . . .	3,4	2,0	41,18
Hin- und Rückfahrt			
Schnellzug I. Klasse . . .	15 5	14	9,67
„ II. „ . . .	10 2	9	11.76
„ III. „ . . .	7.5	6	20.00
Personenzug I. Klasse . . .	13,3	12	9.77
„ II. „ . . .	8,0	7	12.50
„ III. „ . . .	5,3	4	24.53

Die Vorschläge Preussens und der übrigen Staaten mit Staatsbahnen dürften mit den Bayerischen Sätzen annähernd übereinstimmen, so dass eine Verständigung nicht zweifelhaft erscheint. Die IV. Wagenklasse wird eine besondere Behandlung erfahren.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Dezember d. J. wird voraussichtlich die Reststrecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg, Fortsetzung der bereits am 25. Mai d. J. eröffneten Theilstrecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Station Lütjenburg und die Haltestellen Benz und Kletkamp sind für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie von Gütern, der Haltepunkt Malkwitz für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eingerichtet. Der Verkehr von und nach Lütjenburg wird bis zur erfolgten Fertigstellung der endgültigen Bahnanlagen bei Lütjenburg provisorisch bei Schmiedendorf abgefertigt werden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. In der ersten Hälfte des Monats Dezember d. J. wird voraussichtlich die Strecke Bieberstein-Hilders (Theilstrecke der Neubaulinie Fulda-Tann) mit den Haltestellen Milseburg und Eckweisbach und dem Bahnhofe Hilders und einige Wochen später die

Reststrecke Hilders-Tann mit den Haltestellen Neuschwambach und Luhrbach und dem Bahnhofe Tann dem Betriebe übergeben worden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist die 30,552 km lange Theilstrecke Passau-Röhrnbach (Theilstrecke der Lokalbahn Passau-Freyung) am 24. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Strecke ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahn beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4 m festem Radstand verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 12 t Bruttolast auf die Achse nicht übergehen.

Ausser der vorläufigen Endstation Röhrnbach sind die Haltestellen Tiefenbach, Fischhaus und Kalteneck, sowie die Station Fürsteneck für Güterabfertigung eingerichtet, während die Haltepunkte Stelzlhof und Neuhausmühle nur dem Personenverkehr dienen; doch können auch an diesen Haltepunkten während des Zugaufenthaltes Eilgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh (verpackt und unverpackt) durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz vorläufig in der Anschlussstation Passau und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unterstellt.

Aus Sachsen: Eröffnung der Schmalspurbahn Zittau-Oybin und Jonsdorf.

Am 25. d. Mts. ist die neu erbaute, von der Station Zittau nach Oybin und Jonsdorf abzweigende schmalspurige Sekundärbahn dem Betriebe übergeben worden.

Die Bahn ist Eigenthum der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft, welche dieselbe erbaut hat; die Leitung des Betriebes erfolgt aber vertragsmässig durch die Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatsbahnen nach den bei den Sächsischen Staatseisenbahnen geltenden Grundsätzen für Rechnung der Eisenbahngesellschaft.

Die Linie Zittau-Oybin beginnt im Hauptbahnhofe Zittau, benutzt bis kurz nach der Haltestelle Zittau der Zittau-Reichenauer Bahn das Geleis ebengenannter Bahnlinie mit und erreicht, rechts von dieser abbiegend, in einer Länge von 12,3 km die Endstation Oybin. Als Verkehrsstellen sind vorgesehen: Zittau mit 4 Verkehrsstellen und zwar Hauptbahnhof, Haltestelle (zeitherige für Reichenauer Linie), Haltestelle an der Kasernenstrasse, Haltestelle in Vorstadt Zittau, sodann Niederolbersdorf, Zeisigschenke, Bertsdorf, Wittigschenke, Teufelsmühle und Endbahnhof Oybin. Die Zweigbahn Bertsdorf-Jonsdorf ist nur 3,8 km lang und hat ausser in Bertsdorf und Jonsdorf nur eine Verkehrsstelle in Bad Jonsdorf.

Die Haltepunkte Zittau, Kasernenstrasse Zittau und Teufelsmühle dienen lediglich der Personenbeförderung; auf den Haltestellen Vorstadt Zittau, Niederolbersdorf, Zeisigschenke, Wittigschenke, Bad Jonsdorf und auf dem Endbahnhofe Jonsdorf findet nur Personen- und beschränkter Güterverkehr statt, wogegen die Station Bertsdorf, sowie der Endbahnhof Oybin für den vollen Verkehr eingerichtet sind.

Der Fahrplan der Linie Zittau-Oybin zeigt 5 durchgehende Züge in jeder Richtung, die der Personen- und Güterbeförderung dienen, mit folgenden Abfahrtszeiten: von Oybin Vorm. 6 Uhr 50 Min., 9 Uhr 30 Min., Nachm. 12 Uhr 19 Min., 6 Uhr 23 Min. und 8 Uhr 10 Min.; von Zittau, Hauptbahnhof, Vorm. 8 Uhr 12 Min., 10 Uhr 55 Min., Nachm. 1 Uhr 45 Min, 7 Uhr 43 Min. und Abends 9 Uhr 40 Min. Ausserdem verkehren Züge Nachm. 6 Uhr 46 Min. von Bertsdorf nach Oybin und Abends 10 Uhr 5 Min. von Oybin nach Bertsdorf, sowie, jedoch nur Sonntags und Mittwochs, Nachm. 3 Uhr 3 Min. von Oybin nach Zittau, Kasernenstrassen-Haltestelle, und Nachm. 3 Uhr 55 Min. von Zittau, Kasernenstrasse, nach Oybin. Alle durchgehenden Züge, mit alleiniger Ausnahme der Nachm. 7 Uhr 43 Min. von Zittau, bezw. 8 Uhr 10 Min. von Oybin nach Zittau gehenden, haben Anschlussverbindung nach bezw. von Jonsdorf; die Fahrtdauer beträgt bei den Zügen Zittau-Oybin und umgekehrt ungefähr 1 Stunde, bei den Zügen der Anschlusslinie Bertsdorf-Jonsdorf 17 Minuten. Die Züge führen II. und III. Wagenklasse.

Eröffnungen von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. d. Mts. ist in Friedeberg N.-M. eine Eisenbahn-Güternebenstelle für die beschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut aller Art eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Altena unterstellte Station Littfeld, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, ist am 24. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 20. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Neuss und Capellen-Wevelinghoven gelegene Haltepunkt Holzheim als Haltestelle für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet und an demselben Tage die bisher nur dem Eilgutverkehr dienende Haltestelle Kierberg für die Abfertigung von solchen Frachtstückgut- und Wagenladungssendungen, welche für das an dieselbe angeschlossene Gruhl'sche Braunkohlen- und Briquetwerk bestimmt sind oder von dem letzteren zur Aufgabe gelangen, ferner am 11. d. Mts. die Station Stolberg A. J. für den Verkehr der gemischten Züge der Strecke Stolberg-Alsdorf eingerichtet worden.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Haltestelle Oppau der schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen ist für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Aschenbornschacht im Direktionsbezirk Breslau führt fortan die Bezeichnung „Antonienhütte".

Bahnprojekte des Unterelsass.

Der Bezirkstag des Unterelsass hat am 19. d. Mts. den vom Reich geforderten Zuschuss zu den Eisenbahnlinien von Walburg nach Merzweiler und von Hagenau nach Röschwoog in der Höhe von 8000 ℳ für jedes Kilometer nach langen Debatten bewilligt. Im vergangenen Jahre hatte derselbe die Beihilfe abgelehnt.

Beantwortung von Anfragen durch das Auskunftsbüreau und die Auskunftsstellen.

Zur Behebung etwaiger Zweifel wird von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin bekannt gemacht, dass das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung hierselbst, Stadtbahnhof Alexanderplatz, sowie die von der letzteren auch in Hamburg, Leipzig, Frankfurt a/M., Köln, Breslau und Stettin eingerichteten Auskunftsstellen Auskunft nach bester Kenntniss, jedoch ohne Gewähr für die Richtigkeit, ertheilen.

Dieselben weisen, soweit thunlich, bei schriftlichen Mittheilungen darauf hin, aus welchen Tarifen die Angaben entnommen und bei welchen Dienststellen oder Behörden die jeweilig geltenden Tarife zu haben sind bezw. genauere Auskunft über die gestellten Fragen zu erhalten ist.

Ueber die neue Weichselbrücke bei Fordon und die neuen Eisenbahnbrücken bei Dirschau und Marienburg

schreibt das „Centr.-Bl. der Bauverw.": Noch vor Vollendung der grossartigen Arbeiten für die Erweiterung der Bahn- und Brückenanlagen in Dirschau und Marienburg wird man im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg mit dem Bau einer neuen Eisenbahn- und Strassenbrücke vorgehen, welche, im Zuge der geplanten Eisenbahnlinie Fordon-Kulmsee-Schönsee belegen, die Weichsel unterhalb Fordon in einer Länge von 1320 m kreuzt. Die Brücke wird 5 Stromöffnungen von je 100 m und 13 Vorlandöffnungen von je 62 m Weite (von Mitte zu Mitte Pfeiler gemessen) und flusseiserne Ueberbauten erhalten, deren Gesammtgewicht auf etwa 8 Millionen Kilogramm zu veranschlagen ist. Die zum Bau der Brücke erforderlichen Baustoffe und Maschinen werden zur Zeit öffentlich ausgeschrieben. Für die Bauzeit sind (vom April 1891 ab gerechnet) nur 3 Jahre in Aussicht genommen. Die im April 1888 in Angriff genommene Nogatbrücke bei Marienburg ist am 25. Oktober d. Js. — mithin nach 2½jähriger Bauzeit — für beide Richtungen in Betrieb genommen worden. Bemerkenswerth ist diese Brücke u. a. durch ihren ganz eisernen Belag, welcher aus 7 mm starken, etwa 55 kg/qm wiegenden Riffelblechen hergestellt ist. Eine solche Art der Brückenabdeckung, die besonders ein sehr ruhiges Befahren zur Folge hat, ist in Europa und auch für das übrige Ausland noch etwas Seltenes.

Die Kosten der Berliner Stadteisenbahn

betragen der „D. B. Z." zufolge nach neuerlichen endgültigen Feststellungen, wenn die Kosten der östlichen und westlichen Anschlüsse hinzugerechnet werden:

35 199 000 ℳ für Grunderwerb und
39 886 000 „ „ Baukosten.

Von ersterer Summe sind jedoch abzurechnen für über Bedarf hinaus erworbene und wieder veräusserungsfähige Grundstücke 8 000 000 ℳ. Nach Anrechnung dieser Zahlen stellen sich

die Grunderwerbskosten der Stadtbahn auf . 27 199 000 *M.*
„ Baukosten der Stadtbahn auf . . . . . 33 339 000 „
zusammen 60 538 000 *M.*
d. h. bei 12,145 km Bahnlänge auf rund 5 000 000 *M.* für 1 km.

Invaliditäts- und Altersversicherung.

In der am 13. d. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung wurde der Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung vom Bundesrath das Recht zur selbstständigen Durchführung der Invaliditäts- und Altersversicherung zugestanden (vergl. Nr. 89 S. 867 d. Ztg.).

Brandversicherungs-Verein der Preussischen Staatseisenbahn-Beamten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat widerruflich und ausnahmsweise genehmigt, dass die von den Beamten, welche Mitglieder des Brandversicherungs-Vereins Preussischer Staatseisenbahn-Beamten sind, alljährlich zum 1. Januar zu zahlenden Versicherungsbeiträge von den Eisenbahnkassen durch Einbehaltung bei Auszahlung der Besoldung angenommen und an den Verein abgeführt werden, soweit die bezeichneten Beamten damit einverstanden sind und der Verwaltung durch das Verfahren keinerlei Kosten erwachsen.

Aus Bayern.

Gotteszell-Viechtach. (Sitz der Gesellschaft in Teisnach.)

⊙ Die Betriebseröffnung der 25 km langen Lokalbahn Gotteszell-Viechtach hat am 20. d. Mts. mit je drei fahrplanmässigen Zügen stattgefunden. Die Bahn läuft von Gotteszell bis Teisnach hart am Ufer der Teisnach und von dort bis Viechtach am linken Regenufer, durch an Naturschönheiten überaus reiche Flussthäler. Stationen bezw. Haltestellen sind errichtet in Ruhmannsfelden, Patersdorf, Teisnach, Böbrach, Gumpenried-Asbach, Nussberg-Schönau und Viechtach. Eine Abweichung von dem üblichen Personentarife bildet die Einführung des Personen-Fahrpreises von 10 ₰ III. Klasse, 20 ₰ II. Klasse von Station zu Station bezw. 60 ₰ und 1,20 *M.* für die ganze Strecke. Gemäss § 5 der Konzessionsurkunde vom 28 April 1889, betreffend den Bau dieser Lokalbahn, finden auf diese Linie die Bestimmungen der Bahnordnung für Bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882 Anwendung.

Die Augsburger Ringbahn,

welche der Augsburger Grossindustrie und damit der Wohlfahrt der Stadt die erheblichsten Dienste zu leisten berufen ist, wurde am 8. d. Mts. mit dem ersten regelmässigen Zuge eröffnet. Zu den bereits mit der Gürtelbahn durch Zweiggeleise verbundenen 2 Etablissements, dem Shedbau der Mechanischen Baumwollspinnerei und Weberei und der Maschinenfabrik Augsburg, werden nach und nach die anderen Fabriketablissements hinzutreten, worauf dann der Gesammtverkehr durch einen feststehenden Fahrplan geregelt wird. (Ueber die technische Bereisung dieser Ringbahn siehe Nr. 84 S. 821 d. Ztg.)

Statistischer Bericht für 1889.

Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und die Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen haben den statistischen Bericht über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1889 veröffentlicht. Die Gesammtergebnisse sind folgende: Roheinnahme 124 576 151 *M.*, Rohausgabe 73 987 263 *M.*, Aktivrest 50 690 556 *M.*, Passivrest 101 668 *M.* Im Budget veranschlagter Aktivrest 36 570 408 *M.*, Passivrest 122 716 *M.* Demnach ist gegenüber dem Budget der Aktivrest höher um 14 120 148 *M.*, der Passivrest niedriger um 21 048 *M.*

Bahnbauten und Projekte.

Es wurden folgende Lokalbahnen in jüngster Zeit generell projektirt: Röslau-Weissenstadt, Münchberg-Weissdorf, Zell-Falls-Gefrees-Gefrees, München (Centralbahnhof)-Schwabing, Traunstein-Ruhpolding, ausserdem auf Kosten der Interessenten eine Privatbahn vom Bahnwärterposten Nr. 74 zwischen Reuth und Wiesau auf der Linie Regensburg-Eger nach Friedenfels. Das Projekt für eine Lokalbahn Straubing-Conzell wurde fertiggestellt. Im Bau befinden sich die Linien Passau-Freyung (theilweise eröffnet), Neusorg-Fichtelberg, Jossa-Brückenau, Forchheim-Ebermannstadt, Cham-Kötzting, Günzburg-Krumbach, Hassfurt-Hofheim, Traunstein-Trostberg, Forchheim-Höchstädt a/M., Kitzingen-Gerolzhofen, Neustadt a/S. bezw. Heustreu-Königshofen.

Der doppelgeleisige Ausbau der Staatseisenbahnen ist generell projektirt für die Bahnlinie Fürth-Rottendorf, Fürth-Bamberg-Lichtenfels und Hochstadt-Untersteinach, München-Ingolstadt-Treuchtlingen, Augsburg-Neuoffingen und München-Landshut.

Im Jahre 1889 wurden bei den Bayerischen Eisenbahn-Bauarbeiten in runden Zahlen 1 210 000 cbm Erdmassen bewegt, dann 24 500 cbm Mauerwerk für Kunstbauten und 28 600 cbm für Hochbauten hergestellt. An Eisenbahnmaterial kam zur Verwendung für Brücken usw. 592 t, für Hochbauten 136 t. Ferner wurden 90 000 lfd. Meter Geleise und 390 Stück einfache Kreuzungs- und Doppelweichen, theils verzogen, theils neugelegt. Die grösste Zahl der hierbei verwendeten Arbeiter betrug 5 800, die Zahl der Baulokomotiven 11, jene der Rollwagen 540. Die gesammten Bauausgaben des Jahres 1889 beziffern sich auf 9 644 999 *M.*

Aus Württemberg.

Betriebseröffnung der Eisenbahn von Tuttlingen nach Inzigkofen (Sigmaringen).

Die Eisenbahn von Tuttlingen nach Inzigkofen, welche am 18. d. Mts. zur Eröffnung gelangen sollte (siehe Nr. 85 S. 829 d. Ztg.), wird erst am 27. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Schutzvorschriften für Beamte, Bedienstete und Arbeiter im Eisenbahn-Betriebsdienst und bei der Bahnunterhaltung.

Die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen hat zu thunlichster Verhütung von Unfällen „Schutzvorschriften“ ausgegeben, in welchen auf die in den einzelnen Zweigen des Eisenbahndienstes vorkommenden Gefahren aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen wird, welche Vorsichtsmaassregeln bei den verschiedenen dienstlichen Verrichtungen anzuwenden sind. Jedem im Eisenbahn-Betriebsdienst und bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Beamten, Bediensteten und Arbeiter ist — bei neu Eintretenden gleichzeitig mit dem Eintritt in den Dienst — ein Abdruck der Schutzvorschriften einzuhändigen. Die Einhaltung der Schutzvorschriften ist durch die berufenen Beamten und Bediensteten fortgesetzt zu überwachen. Die periodischen Prüfungen des Personals in der Kenntniss der Dienstvorschriften hat sich auch auf die Schutzvorschriften zu erstrecken.

Ausbreitung der Sicherungswerke im Englischen Eisenbahnbetriebe.

In England sind bekanntlich in betreff der Einführung von Sicherungswerken durch das Eisenbahngesetz vom 30. August 1889 (Regulation of Railways Act 1889, 52 und 53 Vict. Kap. 57) verschärfte Vorschriften erlassen. Dieselben beziehen sich, wie bereits früher erörtert worden ist, auf allgemeine Einführung von Blockwerken, Stellwerken und selbstthätigen Bremsen. Das Handelsamt hat die Befugniss erhalten, von den Eisenbahngesellschaften zu verlangen, dass sie innerhalb eines gewissen Zeitraumes

1. das Blocksystem auf allen oder gewissen dem Personenverkehr dienenden Linien ihres Gebietes zur Einführung bringen;
2. für die gegenseitige Verriegelung der Weichen und Signale auf allen oder bestimmten Linien Sorge tragen;
3. alle Personenzüge mit durchgehenden Bremsen ausrüsten, welche sowohl dem Maschinenführer wie dem Zugschaffner in die Hand gegeben sein sollen und selbstthätig wirken müssen.

Zur Erfüllung der Bedingungen hat das Handelsamt folgende Fristen, vom 24. Oktober 1889 beginnend, festgesetzt: zu 1: 12 Monate, zu 2 und 3: 18 Monate.

Die verschärften Maassregeln werden von den Bahnen als sehr harte kaum empfunden, da namentlich in der Einführung des Blocksystems und der Stellwerke in England bereits vor Erlass des angeführten Gesetzes ausserordentliche Fortschritte gemacht worden waren, wie die folgenden Angaben darthun, welche sich auf die Jahre 1887—89 beziehen. Das Jahr 1877 ist in Tabelle 2 und 3 des Vergleichs wegen mit aufgeführt.

Die Anforderungen des Handelsamts bezüglich der Vereinigung bezw. gegenseitige Verriegelung der Signal- und Weichenhebel sind in den folgenden Fällen erfüllt, bezw. noch zu erfüllen:

	1887 in wie viel Fällen		1888 in wieviel Fällen		1889 in wieviel Fällen	
	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Vereinigung von Signal- und Weichenhebeln an einem Punkte	15 336	10 897	34 592	4 173	35 508	3 789
Gegenseitige Verriegelung der Signal- und Weichenhebel						
a) im ganzen	15 276	11 288	34 904	3 861	35 845	3 552
b) in Hunderttheilen	58	42	90	10	91	9
Anordnung von Sicherheitsweichen	11 766	7 045	22 207	2 482	22 700	2 325

Während im ganzen Vereinigten Königreich 91 % der Signale und Weichen in Stellwerke einbezogen sind, stellen sich diese Zahlen für die Einzelstaaten wie folgt: England und Wales 94 %; Schottland 83 %; Irland, wo der Verkehr schwächer und die Fahrgeschwindigkeit geringer sind, 60 %. Die Stellwerksanlagen einer mittleren Station kosten etwa 9 000 ℳ.

Auch bezüglich der Einführung des absoluten Blocksystems sind ähnliche Fortschritte zu verzeichnen. In England werden 98 %, in Schottland 100 %, in Irland 35 % aller zweigeleisigen Bahnstrecken nach dem absoluten Blocksystem betrieben. Ein Gesammtbild der Ausbreitung dieses Systems gibt folgende Tabelle:

	Ausdehnung der Bahnen in Kilometer			
	1875	1887	1888	1889
Doppelgeleisige Strecken im Betriebe	15 129	16 882	17 045	17 235
Davon nach dem absoluten Blocksystem betrieben:				
a) im ganzen	8 987	15 788	16 005	16 285
b) in Hunderttheilen	64	93	94	94,5

Hinsichtlich der auf zwei- und eingeleisigen Linien überhaupt vorkommenden Sicherungsverfahren gibt folgende Tabelle Aufschluss. Wie man aus derselben erkennt, ist bei zweigeleisigem Bahnbetrieb das permissive Blocksystem kaum noch, der gewöhnliche Telegraph nur noch auf wenigen Strecken im Gebrauch. Auf eingeleisigen Linien sind eine ganze Reihe von Betriebsweisen in Anwendung, in erster Reihe das absolute Blocksystem mit dem Zugstabsystem vereinigt, dann folgt das Zugstabsystem (Stab- und Kartensystem; das train tablet system usw.)

Angewendetes System	Die Strecken sind	Längen der nach den verschiedenen Systemen betriebenen Strecken			
		1875 km	1887 km	1888 km	1889 km
Absoluter Blocktelegraph	zweigeleisig	8 987	15 788	16 005	16 285
Desgl. mit Zugstab	eingeleisig	4 197	8 106	8 185	8 010
Permissiver Blocktelegraph	zweigeleisig	514	124	82	120
Gewöhnlicher Telegraph	desgl.	1 774	142	129	225
Desgl. mit Zugstab	eingeleisig	1 119	253	258	185
Betrieb mit nur einer im Feuer stehenden oder zwei oder mehr zusammengekuppelten Lokomotiven	desgl.	726	639	662	1 312
Zugpilot	desgl.	84	103	119	3
Zugstab	desgl.	5 057	3 845	3 751	3 542

Km.

Aus Belgien.

Eisenbahngesellschaft Lille-Calais.

Auf Grund der Verträge von 1862/63 hat der Staat der Konzessionsgesellschaft die Hälfte der aus dem gesammten Verkehr der konzessionirten Bahn herrührenden Roheinnahmen zu überlassen. Der Staat hat nun, da er die Bahn ohne Theilnahme der Konzessionsinhaber an der Regelung der Beförderungssätze betreibt, seit 1871 den über Blandain nach Frankreich gehenden Kohlensendungen eine feste Ermässigung von 50 Cts. für die Tonne bewilligt und diese Ermässigung ausschliesslich bei den Abfertigungsgebühren verrechnet. Die Gesellschaft dagegen behauptet, dass die Abfertigungsgebühren für Frachtgutsendungen unveränderlich auf 1 Frcs. für die Tonne festgesetzt seien und dass demnach die vom Staate bewilligte Ermässigung bei Festsetzung des der Gesellschaft zustehenden Antheils der Roheinnahmen nicht zu Lasten der Abfertigungsgebühren verrechnet werden könne.

Der bürgerliche Gerichtshof (tribunal civil) von Brüssel hat über den Streitfall am 31. Juli d. J. folgendermaassen erkannt: Aus dem Konzessionsvertrage geht hervor, dass die herzustellende Linie betrachtet werden solle als theilnehmend an dem vom Staate unmittelbar gebauten Netze, als betrieben, verwaltet und unterhalten von der Regierung mit Ausschluss jeder Einmischung der Konzessionsinhaber in die Regelung der Beförderungssätze und den Zugdienst. Demzufolge ist der Staat unbeschränkter Herr der Bahn, welche er ohne den geringsten Vorbehalt zu Gunsten der Konzessionsinhaber, die sich aus freien Stücken auf die Rechtlichkeit der vertragschliessenden Gegenpartei verlassen haben, betreibt und verwaltet. Gesetzmässig vermag der Staat auf seinen eigenen Linien die Tarife nur vorläufig zu regeln; es konnte ihm daher nicht zustehen, sie für andere Linien, besonders wenn er sie als theilnehmend an dem von ihm unmittelbar gebauten Netze selbst betreibt, anders und für die ganze Konzessionsdauer zu regeln. Indem sich der Konzessionsinhaber eine Einmischung in die Regelung der Beförderungssätze versagt und sich auf die Rechtlichkeit des Staates verlässt, verpflichtet er sich, alle Folgen von dessen Geschäftsführung, gute oder schlechte, zu tragen. Aus diesen Gründen hat die Gesellschaft kein Recht, auf der Unveränderlichkeit der Tarife zu bestehen.

Allgemeine Schmalspurbahn-Gesellschaft.

Die Allgemeine Schmalspurbahn-Gesellschaft (Compagnie générale de railway à voie étroite) besitzt weder eine ihr konzessionirte Bahn, noch betreibt sie eine Linie, sondern sie gründet im In- oder Auslande Tochtergesellschaften, die ihr theils durch Ueberlassung von Antheilscheinen, theils auf andere Weise abgabepflichtig sind; zu diesen gehören: 1. die „Wirthschaftlichen Bahnen des Nordens“ in Frankreich, bei denen die Gesellschaft zur Kapitalsvermehrung und zum Bau der Strassenbahnnetze in den Departements Ober-Savoyen und Isère beiträgt (vergl. Nr. 83 S. 814 d. Ztg.); 2. die Dampfstrassenbahn Lüttich-Seraing in Belgien (vergl. Nr. 52 S. 523 d. Ztg.); 3. die der Belgischen nationalen Nebenbahn-Gesellschaft gehörigen Küstenlinien Ypres-Blankenberghe (90,8 km), deren drei Linien um Charleroi (14,5 km), sowie deren drei Brüsseler Linien Namur-Thor-Boitsfort (7,756 km), Schaerbeck-Sainte-Croix-Platz (6,35 km) und Schaerbeck-Haecht (25,94 km), bei deren Betrieb durch die Dampfbahn-Gesellschaft Lüttich-Seraing die Schmalspurbahn-Gesellschaft unmittelbar betheiligt ist; 4. die der Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij gehörige Linie von der Belgischen Grenze über Princenhage nach Breda nebst Zweigbahn von Princenhage nach Oudenbosch (zusammen 44 km), an deren Bau und Ausrüstung sich die Schmalspurbahn-Gesellschaft ebenfalls im Verein mit der Gesellschaft Lüttich-Seraing betheiligt; 5. die im April d. J. eröffnete, 128 km lange Linie der „Eisenbahngesellschaft von Périgord“ in Frankreich; 6. die Schmalspurbahn-Gesellschaft des Südens (Linie Bayonne-Biarritz) in Frankreich; 7. die Strassenbahnen von Boulogne in Frankreich; 8. die Carenerobahn in Venezuela, zu deren Ausbau die Gesellschaft eine Englische Baugesellschaft gebildet hat, endlich 9. die Südamerikanische Centralbahn in Argentinien, bei der die Gesellschaft als Aktionär betheiligt ist.

Nach dem am 15. Oktober d. J. erstatteten Jahresbericht hatte die Gesellschaft in dem am 30. Juni beendeten Geschäftsjahr einen Ertrag von 239 197,57 Frcs., von dem nach Bestreitung der Ausgaben und Lasten an die Antheilscheine ein Gewinn von 6 % und an die Gründungsantheile ein solcher von 13 Frcs. vertheilt wurde. Das Gesellschaftskapital beträgt 3 000 000 Frcs., ausserdem sind 8 000 5 % Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs. = 4 000 000 Frcs. ausgegeben worden; 99 Stück davon sind getilgt.

Allgemeine Nebenbahn-Gesellschaft.

Auch die Allgemeine Nebenbahn-Gesellschaft (Compagnie générale de chemins de fer secondaires) entspricht ihrem Namen

nicht und ist mehr eine Bankanstalt für Eisenbahnzwecke als eine Eisenbahngesellschaft. Abhängig von ihr sind: 1. die im Jahre 1881 gegründete, über 109,1 km Dampf- und 5,3 km Pferdebahnen bei und in Brescia verfügende „Dampfstrassenbahn-Gesellschaft der Provinz Brescia“ in Italien; 2. die „Eisen- und Strassenbahn-Gesellschaft von Emilia“ (Bologna-Bazzano-Vignola (32,4 km); 3. die „Eisenbahngesellschaft Neapel-Nola-Bajano“ (38 km); 4. die Krakauer Strassenbahn-Gesellschaft (2,8 km); 5. die Kölner Strassenbahn-Gesellschaft (48 km); 6. die „Departements-Eisenbahngesellschaft“ in Frankreich (669 km); 7. die Strassenbahn Mannheim-Ludwigshafen (9,7 km); 8. die Gesellschaft für Eisenbahnbetrieb in Belgien, welche mehrere um Brüssel liegende Linien (56 km) der Nationalen Nebenbahn-Gesellschaft gepachtet hat; 9. die von ihr jüngst mit einem Kapital von 2 000 000 Frcs. gebildete „Strassenbahn-Gesellschaft Paris-Arpajon“, welche in kurzem die Konzession für diese Linie zu erhalten gedenkt; 10. die kürzlich gebildete Südwest-Brasilianische Eisenbahngesellschaft, an welche die Konzession für die Bahn vom Itarary nach Santa Maria da boca do Monte nebst Abzweigungen übergegangen ist. Ausserdem ist die Nebenbahngesellschaft 11. als Aktionärin an der Kongo-Eisenbahngesellschaft betheiligt, und endlich 12. hat sie die Vorarbeiten für eine Bahn von Pitanguy nach Santo Antonio dos Patos in der Brasilianischen Provinz Minas Geraës herstellen lassen und wird zu deren Bau s. Zt. voraussichtlich ebenfalls eine besondere Gesellschaft bilden.

Nach dem der Hauptversammlung am 20. Oktober d. Js. erstatteten Jahresbericht belief sich der Reinertrag des am 30. Juni beendeten Geschäftsjahres auf 825 494,43 Frcs.; von demselben wurde nach Bestreitung der Lasten und sonstigen Ausgaben auf die Antheilscheine ein Gewinn von 17,50 Frcs. (7 %) und auf die Gründungsantheile ein solcher von 13,90 Frcs. vertheilt. Das Gesellschaftskapital beträgt 10 000 000 Frcs.; Schuldverschreibungen sind nicht ausgegeben.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Durch Königlichen Erlass vom 18. Oktober d. Js. hat diese Gesellschaft die Konzession für die Nebenbahn Jodoigne-Louvain, bei deren Anlagekapital sich der Staat mit 350 000 Frcs. — zahlbar in 90 Jahresbeträgen von 12 600 Frcs. — betheiligt, erhalten; den Rest des Anlagekapitals steuern die Provinz Brabant, ferner die betheiligten Gemeinden Nodebais, Melin, Jodoigne, Beauvechain, Hamme-Mille, Blanden, Tourines-la-Grosse und Louvain, sowie auch Privatpersonen bei. Die Baufrist beträgt ein Jahr.

Sonntagsruhe der Eisenbahnbeamten.

Behufs Förderung der Sonntagsruhe ihrer Beamten hat die Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen vom 20. Oktober d. Js. ab ihre Frachtgutbahnhöfe an Sonn- und Festtagen vollständig geschlossen.

Betriebsergebnisse im 1. Halbjahr 1890.

Die Linien Tournai-Jurbise und Hasselt-Landen erzielten im ersten Halbjahr 1890 eine Einnahme von 463 781 Frcs. (gegen 435 913 Frcs. im gleichen Zeitraum des Vorjahres); die allgemeinen Unkosten verzehrten hiervon 33 139 (32 938) Frcs. und der Tilgungsbetrag wie im Vorjahr 35 000 Frcs., so dass an die Antheilscheine 395 642 (367 980) Frcs. Gewinn vertheilt und 642 (480) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden konnten. Der Gewinn der Vorzugsantheilscheine beträgt wie im Vorjahre 7,50 Frcs., der Stammantheilscheine 8,30 Frcs. (gegen 7,20 Frcs. in 1889).

Die Westflandrische Eisenbahn erlitt nach dem am 3. November d. Js. erstatteten Geschäftsbericht infolge der Bergarbeiter-Ausstände einen Einnahme-Rückgang um 9 410 Frcs., während die Ausgaben infolge der Preissteigerung der Kohlen eine Erhöhung von 68 461 Frcs. gegen das 1. Halbjahr 1889 erfuhren. Nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie der Vorzugsantheilscheine bleiben 83 616 Frcs. zur Verfügung der Stammantheilscheine, sodass die letzteren nur einen Gewinn von je 3,125 Frcs. gegen 6,25 Frcs. im Vorjahre erhalten konnten.

Die Eisenbahn Sambre-et-Meuse erzielte nach dem am 17. Oktober d. Js. erstatteten Geschäftsbericht einen Ertrag von 26 491 £ 3 sh. 5 P., von dem nach Abzug der Lasten noch 11 969 £ verfügbar blieben; ausserdem erhielt aber die Gesellschaft von der Grossen Belgischen Centralbahn als Rest aus dem Jahre 1889 noch 416 £ 3 sh. 11 P. und als Rest aus 1888 noch 50 £. Der Gewinn für das 1. Halbjahr 1890 wurde wie in den Vorjahren auf 4 sh. oder 5 Frcs. festgesetzt. Von dem Anleihekapital in Höhe von 355 600 £ sind noch 264 440 £ zu tilgen.

Brüssel als Seehafen.

Der bereits seit Jahren in der Schwebe befindliche Plan, Brüssel durch einen Seekanal mit dem Meere zu verbinden und durch Herstellung von ausgedehnten Hafenanlagen einen Seehafen ersten Ranges zu schaffen, scheint seiner Verwirklichung entgegenzugehen. Von den auf 26 000 000 Frcs. veranschlagten Kosten hat der Staat 4 000 000, die Provinz Brabant 4 000 000, die Stadt Brüssel 8 000 000, ihre Vorstädte und die anderen betheiligten Gemeinden 8 000 000 Frcs. gezeichnet, sodass nur noch 2 000 000 Frcs. aufzubringen sind. Die Stadt Brüssel, welche die Verwaltung und den Betrieb des Kanals übernehmen wird, hat nun bei der Regierung die Erhöhung ihres Beitrags von 4 auf 6 000 000 nachgesucht. Der nach Eröffnung des Kanals erzielte Gewinn soll auf die betheiligten Körperschaften nach Maassgabe ihres Beitrages vertheilt werden.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

Aus Brüssel wird geschrieben: Auf Grund des im Jahre 1872 abgeschlossenen Vertrages zahlt Deutschland der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft eine Jahresrente von 2½ Millionen Francs, Belgien eine Jahresrente von 500 000 Frcs. Nach Artikel 9 desselben Vertrages können die Regierungen Deutschlands und Belgiens von 3 zu 3 Jahren diese Rente revidiren. Die Betriebskosten und Einnahmen des auf Belgischem Gebiete belegenen Eisenbahnnetzes der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft waren von 1875 bis 1889 ziemlich unverändert. Der Belgische Staat erleidet aber durch die bedeutende Abnahme der Transporte, welche die Welkenraeder Verbindungsbahn und die von dem Belgischen Staate gepachtete Eisenbahnlinie Spaa-Gouvy durch die jetzt vollständig eröffnete Deutsche Bahnlinie Aachen-St. Vith-Ulflingen entsteht, erhebliche Ausfälle und hat, da im Jahre 1891 eine Revision der Jahresrente beantragt werden kann, beschlossen, der Deutschen Regierung mitzutheilen, dass Belgien die der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft bisher gezahlte Jahresrente um 50 % vermindern, also auf 250 000 Frcs. herabsetzen will.

Verschiedenes.

Elektrische Strassenbahn in London.

Die grosse Londoner Tramway-Company soll im kommenden Jahre statt ihres bisherigen Betriebes mit mehr als 5 000 Pferden auf allen Linien den elektrischen Betrieb mittelst Akkumulatoren einführen, was einer Minimalersparniss von mindestens 500 000 *M.* gleichkäme.

Bahnprojekt Bagamoyo-Dar-es-Salaam.

Dasselbe hat bereits ziemlich feste Gestalt angenommen. Die „Münchener Neuesten Nachrichten“ berichten darüber:

Wir erfahren, dass zu dieser Unternehmung u. a. die Herren Dr. v. Schauss, v. Maffei, Heilmann, welche bereits den Generalunternehmer des Nordostsee-Kanals, Herrn Baurath Sager, gewonnen, zusammengetreten sind. Ein Verwandter des Bayerischen Königshauses (wohl der König von Neapel; d. Red.) hat 100 000 *M.* in Aussicht gestellt, ausser dessen erster Gabe von 100 000 *M.* zum Plantagenbau. Das Eisenwerk Maffei wird die Lokomotiven und Maschinen liefern; für den Bahnbau sind eiserne Schwellen beabsichtigt. Die Vereinsbank wird die Finanzirung übernehmen. Wie es heisst, tritt das Konsortium für 5 Millionen ein. Die Baukosten eines Kilometers der Bahn werden auf 40 000—70 000 *M.* geschätzt; man hofft indess, wesentlich billiger bauen zu können. Bereits ist man mit einer vorzüglichen technischen Kraft in Unterhandlungen. Die Bauzeit wird auf 1 Jahr angenommen. Es ist beabsichtigt, die Bahn zunächst nur als Feldbahn zu bauen, dann aber nach Bedarf zur Vollbahn umzugestalten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsrath Krug, bisher in Köln, ist als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Altona versetzt und dem Regierungs- und Baurath Blanck in Köln die Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des Betriebsamts (linksrh.) daselbst übertragen worden.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Die Stelle des Obermaschinenmeisters der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist dem Vorstand der Lokomotivwerkstätte Esslingen, tit. Obermaschinenmeister Fischer übertragen worden. Der Betriebs-Bauinspektor Zügel in Heidenheim, zur Zeit Vorstand der Bahnbausektion Sigmaringen, ist seinem Ansuchen entsprechend nach Heilbronn versetzt worden. Bahnhofverwalter I. Klasse, tit. Bahnhofinspektor Hauff in Reutlingen, wurde seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt.

Berichtigung. In der Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. Mai 1890 (Nr. 85 S. 832 d. Ztg.) muss durchweg statt Werthverdingung: „Werkverdingung“ gesetzt werden.

Nr. 22. Jahrgang 1890. **Berlin,** am 26. November 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A P	22554	1	Ballen	— —	3	1	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
2	B	1–5	5	Kisten	Pöcklinge —	28,5	2	Zwickau	Sächsische Stsb.	für 4,60 ℳ verk
3	B L	—	1	Koffer	Kleider —	20	3	Karlsruhe	Badische Stsb.	
4	B P	—	1	Korb	Kleider —	30	4	Mannheim	„	beschr.: Mannheim.
5	B R	—	1	Pack	Säcke —	8	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Hamburg.
6	B S	20	1	Holzkasten	leer (braun) —	—	6	Frankfurt a/M. H. L. Bhf.	Hessische Ludwigsb.	
7	C B	432	1	Ring	Rohre —	52	7	Eisenach W. B.	Werrabahn	seit Juni d. J.
8	C L	1606	1	Ballen	Wollgarn —	8,5	8	Crefeld	Linksrh. Köln	
9	C L	—	1	Bund	Eisen —	40	9	Dieburg	Hessische Ludwigsb.	
10	D F P	—	1	Tonne	Heringe —	—	10	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
11	D H	10085	1	„	leer —	9	11	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision
12	E H	6	1	Sack	Kartoffeln —	85	12	Mannheim	Badische Stsb.	
13	E W	17	1	—	Kloset —	5	13	Waldshut	„	beschr.: Freiburg.
14	F E	4	1	schwarz. Holzkoffer	Frauenkleider, 2 Regenschirme usw.	46	14	Löhne	K. E.-D. Hannover	alte Gepäckbekleb.: Neuss 420 Düsseldorf.
15	F F	236047	1	Fass	Margarine —	59	15	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
16	F G W	45916	1	Verschlag	Drahtwaaren —	13	16	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
17	F L	97	1	Kiste	leer —	5	17	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Elmshorn-Hamburg B.
18	F L	20	1	Ballen	Putzwolle —	15	18	Burgsteinfurt	Rechtsrh. Köln	
19	F S	670	1	Kiste	leer —	3,5	19	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Celle.
20	F W	62	1	—	gusseis. Ofenuntersatz	30	20	Blankenese	K. E.-D. Altona	
21	G G	5814	1	—	eis. Kessel —	59	21	Dieburg	Hessische Ludwigsb.	
22	G G M	4	1	Sack	leere Säcke —	22	22	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
23	G O E	481 606	2	—	eis. Brustbäume mit Ketten	—	23	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
24	G S	1135	1	Kiste	Griffel —	18	24	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
25	H	298	1	Fass	Petroleum —	171	25	Karlsruhe	Badische Stsb.	
26	H	311	1	„	— —	137	26	„		
27	H	160	1	—	Gusstheil —	1	27	Eisenach W. B.	Werrabahn	seit Juni d. J.
28	H C	5197	1	Kiste	Thee —	11	28	Dessau	K. E.-D. Erfurt	bez.: Düsseldorf (rrh.) / Dessau, bei Bodenrevision.
29	H J	2264	1	„	leer —	21	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
30	H K	21	1	—	eis. Hammer mit kurzem Stiel	2,5	30	Bremen-Freibez.	K. E.-D. Hannover	
31	H S S	1721	1	Fass	Wein —	153	31	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Stettin-Mölln.
32	H W	448	1	Kiste	leer —	8	32	„	„	
33	J D	3669	1	Fass	leer —	8,5	33	Aachen T.	Linksrh. Köln	
34	J E G	178	1	—	roher Schrank —	62	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Stettin-Hamburg.
35	J M	III	1	Kiste	Photographieartikel	5	35	Freiburg	Badische Stsb.	
36	J O F	14635	1	Korb	Blechflasche —	7	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
37	J P	—	1	Sack	Roggen —	74	37	Bautzen	Sächsische Stsb.	
38	J S N	4185	1	Korb	todtes Geflügel —	26	38	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez.: Kecskemet / Berlin Ahb.
39	J W	137	1	„	Schrauben und Muttern	25	39	Eisenach W. B.	Werrabahn	seit Juni d. J.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
40	K	49	1	Kiste	? —	53	40	Rosenberg	Badische Stsb.	
41	K	—	3	Kolli	Ofentheile —	6,5	41	Moringen	K. E.-D. Hannover	
42	K	178	1	Ballen	Hopfen —	50	42	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
43	K III (weiss)	—	2	Stäbe	Flacheisen —	16	43	Dorsten	"	
44	K B C	1482	1	Kiste	Federbetten Wattdecken Porzellan usw.	44	44	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
45	K E H W	1890	1	Stück	Maschinentheil —	46	45	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	bezettelt ab Leinhausen.
46	K S	—	3	"	Gusseisentheile —	16	46	Winsen	K. E.-D. Hannover	
47	M H A	2097	1	Kiste	? —	15	47	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
48	M M —	— 21	2	Tafeln	Blech —	19	48	Heidelberg	Badische Stsb.	
49	N E	5	1	—	Stechkarre —	—	49	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
50	O M S	1134	1	Kiste	leer —	8	50	Mannheim	Badische Stsb.	
51	P	315	2	—	gusseis. Ofenkasten —	?	51	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	bez.: Saalfeld.
52	P B B	317	1	Kiste	? —	40	52	Offenburg	Badische Stsb.	
53	P J	2228	1	"	Wein —	46	53	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
54	S B u. J L	1390	1	Ballen	mit 6 Stck. roth karirtem Bettbezug	30	54	Schneidemühl	"	bez.: Berlin / Grossenhain-25/10. b. Bodenrev.
55	S M	2049	1	Kiste	? —	15	55	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
56	B & C	6647	1	"	Steingut —	24,5	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	T St	—	1	"	leer —	15	57	Hamburg B.	"	
58	U	—	1	—	gusseis. Glocke innen glasirt	7	58	Pulsnitz	Sächsische Stsb.	
59	W	112	1	Kiste	Butter —	10	59	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
60	Z B	296	1	"	ansch. Margarine —	25	60	Meiderich	"	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
61	H. Begielski	—	1	Plan	— —	—	61	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
62	V. den Broeck	—	1	Packet	— —	0,5	62	Hasselt	Grand Central Belge	
63	Bozberg	—	2	Tafeln	Schwarzblech —	16	63	Seckach	Badische Stsb.	
64	Adolf Christenn Kulmbach i. Sachs.	—	1/2	Tonne	Kulmbacher Bier —	83	64	Stralkowo	K. E.-D. Bromberg	
65	A. H. Culm	—	1/8	"	Bier —	26	65	Inowrazlaw	"	
66	Esslingen	—	2	Bund	Winkeleisen —	80	66	Esslingen	Württemb. Stsb.	
67	D.' stadt F.'furt	459	1	Korb	unbekannt —	26	67	Frankfurt a/M. Gep.-Abf., Hauptbhf.	Main-Neckarb.	
68	Hansa Brauerei Lübeck	326 2262	1 1	Geb. "	leer leer	—	68	Kiel	K. E.-D. Altona	
69	HK Berlin	9	1	—	Pflugschaar —	4,3	69	Berlin	K. E.-D. Berlin	
70	H. Oehlrogge	—	1	Sack	leere Säcke —	34	70	Dannenberg	K. E.-D. Altona	
71	Pulmier	—	2	—	Dosen —	6	71	Hasselt	Grand Central Belge	
72	Agnes Szigchalski	—	1	Kiste	Kleidungsst. —	125	72	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	von Koschmin.
73	Sterck	4	1	Packet	— —	2,5	73	Lanaeken	Grand Central Belge	
74	K W Strassburg	2716	1	Fass	? —	15	74	Hagenow	K. E.-D. Altona	
75	Supérieure	—	1	Packet	— —	1	75	Louvain	Grand Central Belge	
76	Villers	—	1	—	leeres Fass —	10	76	Hasselt	"	
77	Marie Thaler in Chicago	—	1	Koffer	Effekten —	72	77	Aix M.	"	
78	Paul Wirth p. Adr. Theod. Wasserhess a. d. Linde 2 a Köln	—	1	Koffer	Kleider —	20	78	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
79	weiss	I	1	Stück	Schmiedeeisen —	8	79	Flensburg	K. E.-D. Altona	
80	roth	III	1	Bund	3 Stück eis. Gasröhren	35	80	Harburg	K. E.-D. Hannover	
81	Gepäck	77	1	—	Nähmaschinen-Untergestell	50	81	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	
82	—	121	1	—	Kurbel —	2	82	Hamburg B.	"	
83	—	2021	1	Fass	leer —	20	83	"	"	vo ergedorf.
84	—	13491	1	"	leer —	34	84	"	"	
85	—	17083	1	"	leer —	27	85	"	"	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
86	roth ✕	—	5	Stück	eis. Ofenrohre	7	86	Güterverwalt. Lübeck	Lübeck-Büchen	am 4/11. Zug 6 aus Wg. 10893 E. L. entl.
87	rother Strich	—	2	Stangen	Flacheisen	16	87	Neustadt a. D.	K. E.-D. Altona	
88	[Zeichen]	9677	1	Kiste	?	63,5	88	Mannheim	Badische Stsb.	Wien / Mannheim bezettelt.
89	[Zeichen]	2630	1	„	Selterflaschen	73	89	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
90	[Zeichen]	61	1	Sack	—	8	90	Neumünster	K. E.-D. Altona	
91	◇D S	952 975	1 1	Kiste „	? ?	57 10	91	Hamburg B. „	„ „	beschr.: nach Galveston.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
92	—	—	1	—	Aschenkasten mit Rahmen	2	92	Eisenach W. B.	Werrabahn	seit Juni d. J.
93	—	—	3	Bund	Bandeisen	135	93	Esslingen	Württemb. Stsb.	
94	—	—	1	„	Blech	52,5	94	Eisenach W. B.	Werrabahn	seit Juni d. J.
95	—	—	15	Stück	Bretter (à 5 m lg. u. 1 cm stark)	2	95	Pommritz	Sächsische Stsb.	auf der Strecke gef.
96	—	—	7	—	tannene Bretter	63	96	Styrum	Rechtsrh. Köln	
97	—	—	1	Bund	Budenstangen	35	97	Schwerin	Meckl. Friedr.-Frzb.	
98	—	—	1	Stück	Eisen	8	98	Neuss	Linksrh. Köln	
99	—	—	6	Stäbe	Eisen	111	99	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
100	—	—	1	Kollo	Eisen (Pumpenknopf ?)	3,5	100	Eppstein	Hessische Ludwigsb.	
101	—	—	1	—	Eisentheil	4	101	Hannover	K. E.-D. Hannover	
102	—	—	2	—	neue Fässer	39	102	Hirschhorn	Badische Stsb.	
103	—	—	1	—	Gasrohr	18,5	103	Zwickau	Sächsische Stsb.	
104	—	—	1	Sack	Gemüse	39	104	Flensburg	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	Kiste	Gusswaaren	116	105	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
106	—	—	21	Stück	Häute	221	106	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
107	—	—	1	Halbstückfass	leer	—	107	Nierstein	Hessische Ludwigsb.	
108	—	—	1	Sack	Kartoffeln	79	108	Karlsruhe	Badische Stsb.	
109	—	—	1	„	Kartoffeln	51	109	„	„	
110	—	—	3	—	eis. Ketten	42	110	Grunewald	K. E.-D. Berlin	*)
111	—	—	1	—	Kinderstuhl u. Tisch	7	111	Karlsruhe	Badische Stsb.	
112	—	—	1	—	Kinderwagen, blau lackirt mit Verdeck	—	112	Minden	K. E.-D. Hannover	
113	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Kleider	17	113	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
114	—	—	1	Bund	alte Körbe	5	114	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
115	—	—	1	Pack	6 neue Körbe	13	115	Eitorf	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	2	—	Kronen zu Garderobeständern	—	116	Doemitz	K. E.-D. Altona	
117	—	—	1	—	eis. Kugel	14	117	Hamburg B	„	
118	—	—	1	—	Ladepritsche	—	118	Ringelheim	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	Gebund	Latten	22	119	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
120	—	—	1	—	Milchkanne, leer	5	120	Monsheim	Hessische Ludwigsb.	
121	—	—	1	—	eis. Mörtelkasten	18	121	Karlsruhe	Badische Stsb.	
122	—	—	2	—	Nieteisen, ca. 0,5 m lang	11	122	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
123	—	—	1	Sack	Obst	80	123	Messkirch	Badische Stsb.	
124	—	—	1	—	Ofentheil	0,5	124	Eisenach W. B.	Werrabahn	seit Juni d. J.
125	—	—	1	—	eis. Platte, roth angestrichen u. durchlöchert, 34 cm breit, 95 cm hoch	—	125	Stralau-Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	**)
126	—	—	1	—	eis. Platte 48 cm lang	—	126	Empel	Rechtsrh. Köln	
127	—	—	1	—	gusseis. Rad	20	127	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
128	—	—	1	in Stroh verpackt	thönener Röhrenaufsatz	7	128	Ravensburg	Württemb. Stsb.	Freiburg / Orschweier beschr.
129	—	—	1	—	Rohr	—	129	Dinglingen	Badische Stsb.	

*) Ausgel. aus Wg. 9363 Erf. am 17/6. 1890.
**) Aufgef. auf freier Strecke b. Sbu. nach Durchfahrt des Zuges 3046 am 19/9. 1890.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
130	—	—	1	—	frische Rosshaut	—	130	Driesen-Vordamm	K. E.-D. Bromberg	
131	—	—	1	Pack	leere Säcke	12	131	Couvin	Grand Central Belge	
132	—	—	1	„	Schnittergeräth	11	132	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
133	—	—	2	„	Schrauben	3	133	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
134	—	—	1	Parthie	Schrauben	66	134	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
135	—	—	2	—	Stangen, blau gestrichen	4	135	Forst i. L.	K. E.-D. Erfurt	
136	—	—	1	—	eis. Stange	8	136	Grunewald	K. E.-D. Berlin	*)
137	—	—	1	Stückfass	leer	—	137	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
138	—	—	1	—	Tau, 10 m lang	1,5	138	Wesel	Rechtsrh. Köln	
139	—	—	1	Tonne	leer	8,5	139	Hannover Eilg.-Exped.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
140	—	—	2	—	Unterlagsbohlen	—	140	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
141	—	—	1	Parthie	Unterlagsplatten	310	141	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
142	—	—	1	—	Velociped	—	142	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
143	—	—	1	—	Viehgitter (brauner Anstrich)	—	143	Au	Rechtsrh. Köln	
144	—	—	1	—	Vorlegeschloss	—	144	Gera	Sächsische Stsb.	
145	—	—	10	—	Weichenlaternen	100	145	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
146	—	—	1	—	Wringmaschine	8,5	146	Karlsruhe	Badische Stsb.	
147	—	—	1	Bund	4 kl. Zahnräder	3	147	Neuss	Linksrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	Æ	7950	1	Ballen	Säure	67	1	Kolin	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 11/10.
2	A L & C	809	1	„	Manufakte	28	2	„	„	„ 13/10.
3	A W	499	1	Pack	Papier	54	3	Leitmeritz	„	„ 1/10.
4	B D	2	1	Fass	unbekannt	10	4	Gr. Wossek	„	„ 14/10.
5	B V C	20 16 1004	1 1 1	Kiste „ „	unbekannt unbekannt unbekannt	91 286 236	5	Wien	„	„ 6/10.
9	C B R	2502	1	„	unbekannt	33	6	Königgrätz	„	„ 7/10.
7	D R G	8	1	—	Ofenplatte	4	7	Leitmeritz	„	„ 25/10.
8	D S	—	40	Fässer	Gurken	240	8	Trs. Jedlersee	„	„ 24/10.
9	F D D	27238	1	Fass	Fischthran	201	9	Gr. Wossek	„	„ 27/10.
10	F T	—	46	Pack	leere Obstkörbe	368	10	Tetschen	„	„ 30/10.
11	J C	1414	1	Kollo	Drehmaschinentisch	16	11	Iglau	„	„ 26/10.
12	J R	11488	1	Kiste	unbekannt	32	12	Pardubitz	„	„ 31/10.
13	L B	500	1	Ballen	unbekannt	59	13	Wisocan	„	„ 29/10.
14	L T	346	1	„	unbekannt	32	14	Kolin	„	„ 21/10.
15	M B 135 36 M B 137 36	15 15	2	Rollen	Juteleinwand	54,5	15	Prag	„	„ 27/10.
16	M B N S	4574	1	Sack	Calmuk	8,5	16	„	„	„ 16/10.
17	M E	625	1	Oelfass	leer	32	17	Schreckenstein	„	„ 4/10.
18	R P M	3527	1	Kiste	Porzellan	93	18	Reichenberg	„	„ 26/10.
19	S	12	1	Sack	Farbholz	51	19	Iglau	„	„ 7/10.
20	S	11	1	Stück	Kalbfell	—	20	„	„	„ 14/10.
21	S	—	2	Säcke	Kunstdünger	197	21	Königgrätz	„	„ 23/10.
22	S	2034	1	Fass	leer	13	22	Pardubitz	„	„ 18/10.
23	T K	13778	1	Sack	unbekannt	51	23	M. Budwitz	„	„ 30/10.
24	V S	1	1	Fass	unbekannt	66	24	Jungbunzlau	„	„ 17/10.
25	W	0	2	Fässer	Heringe	10	25	Zellerndorf	„	„ 1/10.
26	W	2	3	„	unbekannt	15	26	Prag	„	„ 14/10.
27	R. Dingelbeer B. Diek Kaschau Schenker Adolf Guttmann	—	1 1	Pack „	leere Säcke leere Säcke	20 20	27	Wien	„	„ 8/10.
28	ML CW	6	1	Ballen	unbekannt	93	28	Prag	„	„ 25/10.
29	—	I	2	Rundstangen	Stahl	37	29	Belohrad	„	„ 11/10.
30	—	4174	1	Fass	leer	—	30	Pardubitz	„	„ 18/10.
31	—	40780	1	Wagen	Eichenschwellen	10 000	31	Jedlersee	„	„ 16/10.
32	—	—	16	Ballons	leer	224	32	Pardubitz	„	„ 18/10.
33	—	—	123	diverse Barrels	leer	—	33	„	„	„ 18/10.
34	—	—	1	Fass	Bier	42	34	Gr. Wossek	„	„ 23/10.
35	—	—	1	Bund	3 Stck. Bratpfannen	14	35	Königgrätz	„	„ 24/10.
36	—	—	2	—	Bügeleisen	5,5	36	Iglau	„	„ 20/10.
37	—	—	7	Stück	Cottone	53	37	Königgrätz	„	„ 26/10.

*) Ausgel. aus Wagen 13063 Brbg. am 2/8. 1890.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
38	—	—	28	Bund	Draht —	284	38	Neubydzow	Oe.N.-W.u.S.-N.-V.B.	seit 23./10.
39	—	—	1	Stück	eis. Fensterrahmen —	28	39	Königgrätz	"	" 23./10.
40	—	—	1	Sack	Gerste —	85	40	Laube	"	" 4./10.
41	—	—	2	Säcke	Korn —	122	41	Pottenstein	"	" 31./10.
42	—	—	1	—	gusseis. Ofenständer	8	42	Iglau	"	" 20./10.
43	—	—	1	Sack	unbekannt —	45	43	Trs. Jedlersee	"	" 27./10.
44	—	—	1	Weinkorb	leer —	2	44	Smirik	"	" 3./10.
45	—	—	1	Sack	Weizen —	73	45	Laube	"	" 2./10.
46	—	—	1	Korb	Zwiebeln —	100	46	Prag	"	" 28./10.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Französ. Getreideverkehr. Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes. Die bezügliche in Nr. 88 dieses Blattes vom 8. November d. J. erlassene Kundmachung wird unter Aufrechthaltung der übrigen Bestimmungen dahin berichtigt, dass der Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Französ. Getreideverkehr für Sendungen nach oder von den Stationen zwischen Genf und Culoz keine Geltung hat.

Wien, am 17. November 1890. (2558)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Striegau-Bolkenhain. Am 1. Dezember d. J. wird die Eisenbahnstrecke Striegau-Bolkenhain nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Station Bolkenhain erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Stationen Kauder und Rohnstock nur solche für Güter, Leichen und lebende Thiere, die Station Gräben nur für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen (Personen- und Gepäckverkehr auf letzterer Station ist ausgeschlossen). Die Station Striegau Stadt dient lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr.

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist in dem gegenwärtig gültigen Fahrplan des Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im November 1890. (MG2559)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Auf der Strecke Dortmund-Gronau ist infolge von Dammbrüchen und Einsturzes einer Brücke der gesammte Personenverkehr und auf der Strecke Derne-Gronau der gesammte Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Unterwegs befindliche Güter werden soweit angängig über Hilfsrouten weiter befördert. Annahme weiterer Güter erfolgt bis auf weiteres nicht.

Dortmund, 24. November 1890.
Die Direktion. (2560)

4. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischer und Rheinisch-Westfälisch-Böhmischer Koksverkehr. An Stelle der bisherigen Tarife für die vorbezeichneten Verkehre treten am 1. Januar d. J. neue Tarife in Kraft. Durch den neuen Tarif für den letztgenannten Verkehr gelangen nur Frachtermässigungen zur Einführung, während derjenige für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Koksverkehr neben verschiedenen Frachtermässigungen auch geringe Frachterhöhungen enthält. Ferner werden in den letztgedachten Tarif Sätze für die Stationen Josefihütte und Pilsen trans. der K. K. Oesterr. Staatsbahnen sowie Pilsen trans. der Böhmischen Westbahn nicht wieder aufgenommen.

Die neuen Tarife sind bei den betr. Güterabfertigungsstellen, und zwar derjenige für den Rheinisch-Westfälisch-Böhmischen Koksverkehr unentgeltlich, der andere zu 10 ₰ das Stück zu haben.

Köln, den 19. November 1890. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit dem 25. November 1890 wird die Station Rätzlingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Vieh- etc.-Verkehr Bromberg-westliche Staatseisenbahnen einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 15. November 1890. (2562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Tambow-Saratow- und Tambow-Koslow Bahn über Koslow-Rjask-Wjasma-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo, der Orel-Gräsi-, Liwni-, Gräsi-Zarizyn-, Koslow-Woronesch-Rostow Bahn über Orel-Smolensk-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo, der Orel-Witebsk Bahn über Smolensk-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo, der Rjask-Morschansk- und Morschansk-Sysran Bahn über Rjask-Wjasma-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo, der Moskau-Kursk Bahn über Tula-Protopopowo-Wjasma-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel sind mit sofortiger Gültigkeit Tarife herausgegeben. Druckexemplare sind zum Stückpreise von 10 ₰ auf den genannten Deutschen Stationen käuflich zu haben. Die in den neuen Tarifen von Stationen der Rjask-Morschansk, Morschansk-Sysran und Moskau-Kursk Bahn für Pillau und Memel enthaltenen Gesammtfrachten, welche theilweise höher sind als die Gesammtfrachten von den betreffenden Stationen über die in den Tarifen vom 23. September/5. Oktober 1889 angegebenen Routen, gelten vom 21. Dezember cr. n. St. auch für Sendungen über die letztbezeichneten Routen.

Direktion. (2563 H. & V.)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Gebühr für den Transport von Gütern der Wagenladungsklassen, Spezial- und Ausnahmetarife auf der Hafenbahn in Apenrade wird mit sofortiger Gültigkeit von 4 ₰ auf 2 ₰ für 100 kg ermässigt. Die Beförderungsgebühr von 1 ℳ für die Achse des benutzten Eisenbahnwagens für Gegenstände, welche nicht nach Gewicht befördert werden (einschl. Schutzwagen), bleibt unverändert.

Altona, den 21. November 1890. (2564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen, der Güterklassifikation, der Tariftabellen und des Verzeichnisses der Namen der Agenten enthält, sowie nachrichtlich die Zuschlagsfrachten bei Beförderung von Gütern nach Nichtanlaufhäfen der Deutschen Levantelinie bekannt gibt.

Die Beförderungsbestimmungen erfahren im Interesse des Verkehrs u. a. dadurch eine Aenderung, dass eine Anmeldung der Güter bei der Deutschen Levantelinie erst bei Mengen von 30 000 kg und darüber — statt bisher 1 000 kg — verlangt wird, dass ferner die Nachnahme- und Incassoprovision von 5% auf 2% herabgesetzt worden.

Zu den Verbandsverwaltungen sind die Werrabahn und die Saalbahn mit einer Anzahl eigener Versandstationen hinzugetreten.

Exemplare des Nachtrages werden — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich durch die Güterabfertigungsstellen und die Deutsche Levantelinie in Hamburg abgegeben.

Altona, den 22. November 1890. (2565)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Verkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Gütertarife ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs; Aufnahme der Stationen Cunewalde, Elstra und Königswartha der Sächsischen

Staatseisenbahnen in den Tarif; Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen; Ausnahmefrachtsätze für Magneteisensteine von Berggiesshübel nach Oberschlesischen Hüttenstationen und Berichtigungen.

Druckabzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. November 1890. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III folgende Frachtsätze in Kraft.

von Kirchenlamitz nach Riesa-Elbkai 0,51 ℳ,
von Waldershof nach Riesa-Elbkai 0,56 ℳ

für 100 kg.

Dresden, am 18. November 1890. (2567)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Wejhybka (B. E. B) und Altenbach ein Frachtsatz von 0,91 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 22. November 1890. (2568)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird im Verkehre Hamburg B.-Zittau (Sächs. Staatsb.) der Frachtberechnung nicht mehr die Entfernung von 533, sondern diejenige von 530 km zu Grunde gelegt.

Dresden, am 22. November 1890. (2569)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Beförderung von Oelsaaten und Hülsenfrüchten in loser Schüttung. Im Lokal-Güterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit der Oldenburgischen Staatseisenbahn wird vom 1. Dezember d. J. ab die Beförderung von Oelsaaten und Hülsenfrüchten in Wagenladungen auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) und zwar unter den gleichen Bedingungen gestattet, welche hinsichtlich der unverpackten Beförderung von Getreide und Kleie seit dem 1. März d. J. in Geltung sind. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die Güter-Abfertigungsstellen und Auskunftsbüreaus der Preussischen Staatsbahnen.

Berlin, den 21. November 1890. (2570 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Staatsbahnverkehre Elberfeld-, Hannover-, Köln (links- und rechtsrh.)-, Oldenburg-Berlin. Mit dem 1. Dezember 1890 werden die Stationen Adlershof, Bolkenhain, Gräben, Kauder und Rohnstock in die oben bezeichneten Staatsbahnverkehre aufgenommen.

Ferner wird mit dem gleichen Tage die Station Adlershof

a) in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II der Staatsbahntarife Elberfeld-, Köln (links- und rechtsrh.)-Berlin,
b) in den Ausnahmetarif für Blei und Zink etc. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen

einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 21. November 1890. (2571 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Verband. Am 1. Dezember 1890 erscheinen

a) ein neuer Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Gütertarif Heft 2,
b) der Berlin-Hanseatische Gütertarif.

Dieselben enthalten direkte Frachtsätze

zu a) zwischen Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, der Prignitzer Eisenbahn und der Paulinenaue Neu-Ruppiner Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin (ausschliesslich der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen) andererseits,
zu b) zwischen Stationen der vorgenannten westlichen Verbandsverwaltungen sowie der Kiel-Flensburger Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits.

Durch die neuen Tarife gelangen zur Aufhebung

1. der Hanseatisch-Ostdeutsche Verbands-Gütertarif, Heft 2 vom 1. April 1888 nebst Nachträgen, mit Ausnahme der Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Unter-Elbeschen Eisenbahn, welche bis auf weiteres noch bestehen bleiben;
2. der Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif vom 15. April 1888, der Niederdeutsche Verbands-Gütertarif,
   Heft 2 vom 1. Januar 1889, Heft 3 vom 1. Januar 1890, Heft 4 vom 1. November 1887, Heft 5 vom 1. April 1888,

   der Berlin-Norddeutsche Verbands-Gütertarif vom 1. April 1889 und der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn einerseits und Berlin, Central-Markthalle andererseits vom 25. Oktober 1887
   nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.

Die neuen Tarife enthalten vielfache und zum Theil erhebliche Frachtermässigungen; dagegen treten geringe Erhöhungen für verschiedene Stationsverbindungen im Berlin-Hanseatischen Verbande am 15. Januar 1891 in Kraft.

Die direkten Frachtsätze für die Stationen Schrödershof, Schwetzin und Dölitz der ehemaligen Gnoien-Teterower Eisenbahn werden aufgehoben.

Berlin, im November 1890. (MG 2572)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. kommt zu dem Tirol-Vorarlberg-Württembergischen Gütertarif vom 10. Juni 1886 der I. Nachtrag zur Einführung, welcher für Bregenz vollständig neue Frachtsätze enthält.

Stuttgart, den 19. November 1890. (2573)
Generaldirektion der K. Württemb. Staatseisenbahnen, Betriebsabtheilung.

Für Kokssendungen aus dem Ruhrgebiet nach Kirchbichl und anderen Stationen der Tiroler Linien bis Ala und Lienz werden vom 15. Dezember d. J. ab die Frachtsätze des Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes auf der Strecke Aschaffenburg-Gemünden-Kufstein um je 2 ℳ für 1 000 kg ermässigt, wenn innerhalb Jahresfrist, d. h. bis zum 15. Dezember 1891 nach der einen oder andern dieser Stationen unter Anwendung der direkten Verbandssätze mindestens je 100 Wagenladungen Koks à 10 000 kg verfrachtet werden. Die Rückvergütung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe im Reklamationswege.

München, den 19. November 1890. (2574)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von rohen Bruch- und Bausteinen, sowie Pflastersteinen von Laggenbeck nach Emden, Leer, Oldersum und Papenburg in Sendungen von gleichzeitig mindestens fünf Ladungen à 10 000 kg Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 20. Novbr. 1890. (2575)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 an tritt ausser dem Ausnahmetarif Nr. 4 auch der Ausnahmetarif 2 für Roheisen und Steine etc. ausser Kraft. Von dem gedachten Tage ab kommen für die betreffenden Sendungen die gegenwärtigen, indessen bei Entfernungen von 87 km und mehr um 0,01 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III in Anwendung. Soweit durch diese Maassnahmen Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Ausnahmesätze noch bis zum 10. Januar n. J. in Kraft. Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 21. Nov. 1890. (2576)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Vom 1. Dezember d. Js. ab wird die Station Sudmühle des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrh.) in die Tarifhefte B 1 bis 7 mit den für die Station Münster bestehenden Frachtsätzen zuzüglich folgender Streckensätze aufgenommen:

Sudmühle-Münster Kilometer 7

	für 100 kg
Eilgut	0 16 ℳ
Stückgut	0 08 „
Klasse A 1	0.05 „
„ B	0 04 „
Spezialtarif A 2	0,03 „
„ I	0 03 „
„ II	0,02 „
„ III	0,02 „
Ausnahmetarif N (für best. Stückgüter)	0,06 „

Köln, den 20. November 1890. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion. (rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Nomenklatur zu den von Russland über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel bestehenden Spezialexporttarifen für die Beförderung von Getreide etc. durch die Aufnahme des Artikels „Hedrich" unter Nr. II Ab der Nomenklatur erweitert.

Direktion. (2578 H&V)

Norddeutscher Eisenbahnverband. Vom 20. d. Mts. ab sind im Verkehr zwischen den Stationen Tangermünde und Stendal Staatsbahnhof Wagenladungsgüter, welche auf dem Staatsbahnhofe in Stendal umgeladen oder durch Zuladung in neue Sendungen umgewandelt werden sollen, direkt abzufertigen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 22. November 1890. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Stargard Cüstriner Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn einerseits und Station Golzow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Cüstrin II, 23. November 1890. (2580)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ung.-Französischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. gelangen im Oesterreichisch-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbande für die Beförderung von todtem Wild zwischen Brünn, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-Ung.-Staatseisenbahngesellschaft einerseits und Paris andererseits folgende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

	Eilgut bei Frachtzahlung 50 kg pro Frachtbrief	Frachtgut für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief u. Wagen
	Francs Gold	pro Tonne
Brünn-Paris Douane	300,05	166,35
Brünn-Paris Renilly	299,75	166 20

Hierzu kommt eine Einschreibegebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn.

Wien, am 13. November 1890. (2581)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. (Tarife Theil II für die Mähr. Westbahn und für den direkten Verkehr dieser Bahn mit der Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz)

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1890 gelangt für den Lokalverkehr auf der Lokalbahn Prossnitz-Triebitz und der Abzweigung von Kosteletz nach Cellechowitz und von Kornitz nach Gross-Opatowitz ein neuer Tarif Theil II zur Einführung.

Dieser Tarif enthält: „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhang stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif Theil II, gültig vom Tage der Betriebseröffnung nebst dem hierzu gehörigen Nachtrage I vom 1. Dezember 1889 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Weiter gelangt mit 1. Dezember 1890 für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der vom Staate betriebenen Lokalbahn Prossnitz-Triebitz (mit Abzweigung von Kosteletz nach Cellechowitz und von Kornitz nach Gross-Opatowitz) und der vom Staate betriebenen Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz ein neuausgearbeiteter direkter Tarif Theil II zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1890 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 10. November 1890. (2582)
K. K. Generaldirektion.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Aufnahme der Station Faulbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Getreide- etc. und Kleietarif.

Mit dem 1. Dezember 1890 wird die Station Faulbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Getreide- etc. und Kleietarif des oben bezeichneten Verkehrs einbezogen.

Im Tarifhefte 2 ist nachzutragen:

Auf Seite 22							Auf Seite 42
Kilometer bis zum Schnittpunkte			Im Verkehre mit	A—E			
				Bis zum Schnittpunkte Nr.			
				1		2	—
				im Verkehre mit			
				Bielitz K.F.N.B.	sämmtl. übrigen Galiz. Stat.		
1	2	3		für 100 kg in Mark			
225	—	197	Faulbrück	1,24	1,09	—	0,87

Wien, am 19. November 1890. (2583)
Die Generaldirektion der K. K. privil. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Namens der betheiligten Verwaltungen bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass mit dem 1. Januar 1891 folgende Personentarife erneuert werden: Zwischen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn, der Station Heidelberg M. N. B. und Mannheim über Aschaffenburg, zwischen der Buschtêhrader Bahn, der Böhmischen Westbahn, Marienbad und Teplitz einerseits, der Bayerischen Staatsbahn, Hessischen Ludwigsbahn und Pfälzischen Bahnen andererseits. Infolge Wegfalls des seither für die Oesterreichischen Strecken gewährten Freigepäcks treten zum Theil Tariferhöhungen ein.

Mainz, den 17. November 1890. (2584)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Namens der betheiligten Verwaltungen bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass am 1. Januar 1891 für den Rheinisch-Schweizerischen Personenverkehr ein neuer Tarif in Kraft tritt. Ueber die infolge hiervon eintretenden kleinen Erhöhungen und sonstigen Aenderungen ertheilen wir auf Wunsch Auskunft.

Mainz, den 18. November 1890. (2585)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

---

6. Verdingungen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Oeffentliche Verdingung folgender Arbeiten:

Loos I. Herstellung eines Holzcementdaches und Klempnerarbeiten für die Erweiterung der Wagen-Reparaturwerkstätte,
Loos II. Glaserarbeiten für die Erweiterung der Wagen-Reparaturwerkstätte und den Güterschuppen 8,
„ III. Herstellung einer schweisseisernen Einfriedigung von 115 cm Länge.

Termin:
Sonnabend, den 6. Dezember, Vormittags 10 Uhr,
im Baubüreau für den Bahnhofsumbau, woselbst die Zeichnungen und Bedingungen einzusehen und gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ für Loos I und III, 50 ₰ für Loos II zu beziehen sind.

Bremen, den 21. November 1890. (2586)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar:

777 t Eisenschienen,
27 t Flussstahlschienen,
234 t Schmiedeeisen, Gusseisenschrot und sonstige Metalle, sowie
15 Stück eiserne, noch brauchbare Brückenkonstruktionen

sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden, wozu Termin
Dienstag, den 2. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist. Die formularmässigen Angebote müssen bis zu diesem Zeitpunkt postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift:
Gebot auf Ankauf von Altmaterialien,
eingereicht sein und werden in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet werden.

Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. (2587)
Weissenfels, den 15. November 1890.
Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

8. Verkauf eines Röhren-Dampfkessels.

Main-Neckarbahn. Es ist ein noch in sehr gutem Zustande befindlicher ausziehbarer Röhren-Dampfkessel mit vollständiger Armatur excl. Injekteur von 50 qm wasserberührter Heizfläche, der in der Hauptwerkstätte in Darmstadt lagert, zu verkaufen. Verkaufsbedingungen nebst Zeichnung des Kessels können gegen Einsendung von 20 ₰ in Freimarken von mir bezogen werden.

Angebote sind längstens bis zum 29. November l. J., Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf eines Dampfkessels“ bei mir einzureichen und können Anbieter der um genannte Zeit stattfindenden Eröffnung der Angebote beiwohnen.

Darmstadt, den 21. November 1890.
Der Maschineningenieur der Main-Neckarbahn. (2588)
Becker.

9. Offene Stellen.

Gesucht
werden für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in den Grossherzogthümern Hessen u. Baden tüchtige Eisenbahn-Stationswärter, Stationsassistenten und Stationsaufseher, welche mit dem Expeditionsdienst durchaus vertraut sein müssen. Bewerbungen, denen ein kurzer Lebenslauf, sowie Zeugnissabschriften beizufügen sind, nimmt entgegen
Die Bau- und Betriebsverwaltung der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb zu Darmstadt. (RM2589)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Im Verlage von Max Wettig zu Colmar i/E. ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen: Taschen-Kalender für Reichs-Eisenbahnbeamte. Mit einer Uebersicht sämmtlicher Reichs-Eisenbahn-Beamten und einer Geschichtstafel u. Karte der Reichs- u. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen. — Preis 2 ℳ.



Verlag von **Franz Vahlen** in Berlin W., Mohrenstr. 13/14.

Soeben ist erschienen:
Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. Systematisch dargestellt von W. Gleim, Geh. Ob.-Reg.Rath u. vortr. Rath im Kgl. Pr. Ministerium der öffentl. Arbeiten. Erster Band. Erste Hälfte: Die allgemeinen Grundlagen des Preussischen Eisenbahnrechts. Geh. ℳ 3,—.

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin,
übernimmt die Ausführung
elektrischer Beleuchtungs-Anlagen
für
Bahnhöfe
sowie die Lieferung von Elektromotoren für
Drehscheiben und Schiebebühnen.
Projecte und Kostenanschläge werden unentgeltlich ausgearbeitet.

Verlag von **J. F. Bergmann** in Wiesbaden.
Bei mir sind im XVIII. Jahrgang erschienen:
Heusinger von Waldegg's
Eisenbahn-Techniker-Kalender
pro 1891.
Als Leder-Brieftasche gebunden Mark 4.
Enthält u. A. ein:
Adressbuch der technischen Beamten mit Anciennetäts-Angaben.
Ingenieur-Kalender
für
Strassen- und Wasserbau- sowie Cultur-Ingenieure pro 1891.
In engl. Einband mit Brieftasche. **Mark 4.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 94. 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 29. November 1890.

Inhalt:

Bemerkungen zur Englischen Eisenbahnstatistik.

Vom Regierungs-Baumeister Kemmann.

Die Technische Hochschule in Charlottenburg beauftragte den Vorgenannten, bei Gelegenheit eines derselben über den Verkehr und die Verkehrswege der Stadt London zu erstattenden Berichtes auch eine möglichst genaue Statistik des Londoner Verkehres aufzustellen. Der Schwierigkeit einer solchen Aufgabe ist sich nur der bewusst, welcher jemals an deren Lösung näher herangetreten ist. Anfänglich werden wohl die die Eisenbahnen betreffenden statistischen Handelsamts-Berichte, welche in periodischen Heften veröffentlicht werden, zu Rathe gezogen, in der trügerischen Hoffnung, daraus vielleicht einige Schlüsse auf den Londoner Verkehrsumfang ziehen zu können. Für die wenigen örtlichen Bahngebiete finden sich einige Angaben, welche indess nicht zum Ziele führen, und so liegt es nahe, sich an die Eisenbahngesellschaften selbst um Auskunft zu wenden. Doch auch hier sind weitreichende Grundlagen, da eine Bearbeitung des Zahlenmaterials nach den gewünschten Gesichtspunkten nicht stattfindet, nicht zu gewinnen, und so erübrigt endlich gar nichts weiter, als die Fahrplanbücher der verschiedenen Gesellschaften einzusammeln, um aus den Fahrten der Züge sich ein Bild des Verkehrs, soweit die Eisenbahnen in Betracht kommen, zurechtzulegen, wie der Verfasser dies gethan.

Auf solchem beschwerlichen Wege ist es naturgemäss nicht zu umgehen, die Art des Abrechnungsverfahrens der Bahnen, aus dessen Ergebnissen das, was man in England Statistik nennt, fliesst, sowie diese letztere selbst genauer ins Auge zu fassen. Die folgenden nach Englischen und Amerikanischen Quellen*) zusammengestellten Bemerkungen sind in diesem Sinne zu beurtheilen und wollen die Frage der Englischen Eisenbahnstatistik keineswegs zu einer erschöpfenden Erörterung bringen.

A. Halbjährliche Rechnungslegung der Bahnen.

Die von den Gesellschaften ausgegebenen Rechenschaftsberichte, welche den Verhandlungen vor den halbjährlich behufs Rechnungslegung zu versammelnden Antheilhabern (shareholders) der Bahnen als Grundlage dienen, liefern den Stoff zu den statistischen Aufzeichnungen, welche durch das Handelsamt dem allgemeinen Publikum zugänglich gemacht werden

*) Bigg, General Acts for the Regulation of Railways; Die halbjährlichen Berichte der Bahngesellschaften und des Handelsamts; Hadley über Eisenbahnstatistik in der „Railroad Gazette"; Waring, State purchase of Railways u. a.

und mögen daher zunächst einer kurzen Erörterung unterzogen werden.

Die Form der Berichte ist gesetzlich vorgeschrieben (Gesetz von 1868, 31 und 32 Vict. cap. 119) und stimmt hiernach bei allen Bahnen überein. Die Berichte zerfallen in zwei grosse Abschnitte, die Kapitalrechnung (capital account) und die Einnahmerechnung (revenue account). Diese Rechnungen müssen durch unabhängige, von den Antheilhabern besonders zu ernennende Revisoren geprüft und beglaubigt werden. Die Kapitalrechnung enthält folgende Unterabtheilungen:

1. Gesetzlich zugelassenes und von der Gesellschaft geschaffenes Kapital (capital authorised and created by the Co.), nach den in Sondergesetzen ausgesprochenen Bewilligungen des Parlaments geordnet.

2. Geschaffenes Stamm- und Aktienkapital mit Angabe der eingezahlten Antheile (stock and share capital created, showing the proportion received). Die von den Inhabern gewöhnlicher Antheilscheine (shares) zu Beträgen von je 100 £ zusammengefassten „konsolidirten Stammaktien" (stock) sind besonders ausgewiesen. Unter letzteren stehen in erster Reihe die garantirten Stammaktien (guaranteed stock), in zweiter Linie die Vorzugsaktien (preference stock). Weiter sind unter 2. verzeichnet die etwa noch rückständigen Einzahlungen (calls in arrears), noch nicht abgehobene Antheilscheine (shares uncalled) usw.

3. Durch Anleihen und Schuldverschreibungen erhobenes Kapital (capital raised by loans and debenture stock), nach den verschiedenen zu zahlenden Interessesätzen geordnet, sowohl für das ablaufende als das vorhergegangene Halbjahr, letzteres zwecks Nachweisung der Ab- oder Zunahme.

4. Einnahmen und Auslagen bei der Kapitalrechnung (receipt and expenditure on capital account).

Auf der Haben(credit)-Seite der Zusammenstellung zu 4. erscheinen die unter 2. und 3. und noch etwa sonstwie in Einnahme gestellten Beträge (Prämien usw.). Auf der Soll(debit)-Seite sind die Auslagen nachgewiesen, getrennt für die im Betriebe befindlichen Streckenabschnitte, Neubaustrecken, für das Betriebsmaterial, mit Angabe der Zeichnungen bei anderen Bahnverwaltungen, der Auslagen für Dampfer, in Pacht genommene Linien usw. Aus beiden Spalten wird der Abschluss gezogen.

5. Einzelheiten der Kapitalauslage (details of capital expenditure) mit folgenden Unterabtheilungen:

a) Grunderwerb und Nutzungsentschädigungen (land and compensation);
b) Anlage der Bahn und Stationen einschliesslich Ausarbeitung der Entwürfe (construction of way and stations);
c) Rechtsbeistand und Parlamentskosten (law and parliamentary charges).

6. Nachweis der Betriebsmittel (return of working stock). Die Zahl der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, wie überhaupt aller Arten von Sonderwagen wird hier aufgeführt.

7. Weitere bei der Kapitalrechnung veranschlagte Auslagen (estimate of further expenditure on capital account), d. i. Beträge, welche im nächsten, sowie ferneren Halbjahre für Neubauten, Umbauten, Erweiterungen usw. zu verausgaben sind.

8. Kapitalvollmacht und anderweite Reservate zur Bestreitung fernerer Auslagen (capital powers and other assets to meet further expenditure), Nachweis des innerhalb der Gesetzvollmacht noch zu verausgabenden Aktien- und Anleihekapitals, noch ungezahlte Aufgebote (calls in arrears), ungefragte oder noch auszuschreibende Aktien und besondere sonstwie verfügbare Mittel.

Der zweite Hauptabschnitt, die Einnahmerechnung (revenue account) beginnt mit Ziffer 9; auf der „Haben"seite dieser Nachweisung werden die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen (Personenverkehr, Packet-, Post-, Güter-, Mineralienverkehr usw.) während des halben Rechenschaftsjahres nachgewiesen; auf der „Soll"seite erscheinen die Betriebskosten, sowie anderweite zur Erzielung weiterer Einnahmen verausgabte Beträge. Letztere sind nach verschiedenen Titeln geordnet. Im besonderen werden hier auch die aus den Einnahmen zu deckenden Kosten für Unfälle im Personenverkehr, Beschädigungen im Güterverkehr, ferner Parlamentskosten, welche etwa zur Abwehr schädlichen Wettbewerbes oder infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken im Gebiete benachbarter Bahnverwaltungen aufgewendet werden, Steuern und Abgaben, Personensteuer usw. nachgewiesen.

Unter Ziffer 12 „besonderer Nachweis" (abstracts) werden die letztgenannten Ausgaben in besonderen, später zu erörternden Positionen nachgewiesen, in welchen auch die Gehälter, Löhne, Materialkosten im Betriebe und bei Umbauten usw. aufgeführt sind.

Unter Ziffer 10 ist die Abrechnung der Reineinnahmen (net revenue account) wiedergegeben. Auf die „Haben"seite ist die etwa übergeschriebene Bilanz vom verflossenen Halbjahr übertragen, ferner sind hier der Abschluss aus der Einnahmerechnung (Ziffer 9) und etwaige „Soll"beträge berücksichtigt, welche sich aus dem Betriebe ergeben haben, aber unter Ziffer 9 nicht zum „Haben" gestellt sind. Auf der „Soll"-seite erscheinen etwaige besondere Ausgabeposten, welche unter den Einnahmen zu verrechnen sind, aber in den Sollbeträgen der Einnahmerechnung unter Betriebskosten aufgeführt sind, wie Lehngebühren, Grundzinsen usw. Die Bilanz der Reineinnahmerechnung bildet die Grundlage zu

11. Vorgeschlagene Verwendung der für die Dividende verfügbaren Bilanz (proposed appropriation of balance available for dividend).

Unter Ziffer 13 wird die Hauptschlussrechnung (general balance sheet) gegeben, in welcher Soll und Haben der Gesellschaft für die Abrechnungsperiode kurz zusammengefasst sind.

Unter Ziffer 14 ist die im Betriebe befindliche Bahnlänge (mileage worked) und zwar unterschieden nach Eigenthums-, Miteigenthums-, Pacht- und Mitbetriebsstrecken, angegeben.

Unter 15. endlich ist die zugkilometrische Leistung (train mileage), getrennt für Personen- und Güterzüge, wiedergegeben.

B. Kritik der statistischen Aufzeichnungen für die Oeffentlichkeit.

Durch das Eisenbahngesetz von 1871 (34 und 35 Vict. cap 78, Regulation of Railways) sind nach besonderer Vorschrift in Tabellenform alljährliche Nachweise über

1. das Anlagekapital und dessen Verzinsung,
2. den Verkehr und die Einnahmen hieraus und
3. die Betriebskosten einschliesslich des Bestandes an Betriebsmitteln

dem Handelsamte vorzulegen bei 100 ℳ Strafe für jeden Tag der Verspätung. Die formelle Behandlung dieser Fragen ist aus den später gegebenen Tabellen zu ersehen.

Zu 2. ist vorgeschrieben, dass bei Angabe der Bahnlängen die fremden Linien, auf welchen die Verwaltungen Mitbetriebsrecht haben, nicht mitzuzählen, jedoch die Gemeinschaftslinien (joint lines) aufzuführen sind. Rückfahrtskarten sollen bei der Bestimmung der Personenzahl doppelt, Kinder als ganze Reisende gezählt werden.

Zu 3. ist bemerkt, dass Gerichtskosten (legal expenses), welche aus Entschädigungsansprüchen hergeleitet werden, nicht unter Parlamentskosten und Rechtsbeistand aufzuführen sind. Im übrigen sind die, auf Grund der eingereichten Nachweise (returns to the Board of Trade) von dem Handelsamt zusammengestellten statistischen Nachweise übersichtlich angeordnet, sie übertreffen indess an Reichhaltigkeit des Inhaltes die Aktionärberichte keineswegs und sind für tieferes Forschen nur eine überaus magere Fundgrube.

Während über die Ausdehnung des Bahnnetzes und die finanzielle Lage der Englischen Bahnen genaue Auskunft gegeben ist, ist es schwer, über den Betrag der geleisteten Arbeit und die Kosten einer Einheitsleistung ein richtiges Bild zu gewinnen. Nicht einmal über die wirklich gefahrene Zahl von Personen und Gütertonnen ohne Rücksicht auf die zurückge-

legten Entfernungen sind zutreffende Zahlen zu gewinnen. In den Berichten gibt jede Eisenbahn nichts weiter als die Zahl der Personen und der Gütertonnen — nach den einzelnen Klassen getrennt — an, welche über ihre eigenen Linien gefahren sind, ohne Rücksicht darauf, ob der Verkehr sich auch noch über andere Linien erstreckt. Das Endergebniss wird schliesslich einfach durch Zusammenzählen der in den einzelnen Berichten angegebenen Verkehrszahlen gebildet. Jede Person oder Gütertonne zählt daher einmal, wenn dieselbe auf ihrer Reise nicht über die Grenzen eines Verwaltungsbezirks hinauskommt (local traffic) dagegen doppelt, dreifach, auch wohl noch häufiger, je nachdem die Reise sich über zwei, drei oder mehr getrennte Verwaltungsgebiete erstreckt (through traffic). Die etwa 1 km lange Reise von Camden Town nach Kentish Town in London würde beispielsweise doppelt zählen, weil dieselbe sowohl in den Berichten der Nordwestbahn als auch der Nordlondonbahn zur Erscheinung gebracht wird. Eine Reise von Euston nach Carlisle auf der Nordwestbahn (etwa 480 km) zählt dagegen nur einfach. Bei Verschmelzungen von Bahnen findet naturgemäss eine scheinbare Verminderung des Personenverkehrs bei scheinbarer Vermehrung der aus einer Reise erzielten Durchschnittseinnahmen statt. Da Anhalte darüber, wieviel einzelne Bahngebiete jede Person oder jede Tonne berührt, nicht gegeben werden, ist es vollkommen unmöglich, genaue Verkehrszahlen anzugeben. Dieselbe Schwierigkeit stellt sich in grösserem Maasse ein, wenn man den im Bezirk von London sich bewegenden Verkehr ziffernmässig festlegen will, da hier die Zahl der verschiedenen Verwaltungen auf kleinstem Flächenraum am grössten ist. Es fehlt aber, was wichtiger ist, auch jede Angabe über die von Personen und Gütern zurückgelegten Entfernungen, d. i. die Angabe der gefahrenen Personen- und Gütertonnenkilometer, und hiernach erst recht jede derartige Aufzeichnung hinsichtlich der einzelnen Personen- und Güterklassen. Es ist daher auch nicht möglich, Aufschlüsse über die Kosten der bahnseitigen Leistungen und demnach etwa einen besseren Maassstab für die Bemessung der Tarife zu gewinnen. Es fehlt ferner jede Angabe über zurückgelegte Achskilometer, wie dieselben in den Statistiken anderer Länder und getrennt nach den einzelnen Gattungen der Betriebsmittel angegeben sind. Auch die Unfallstatistik der Englischen Bahnen erscheint nach dem Gesagten in bei weitem zu rosigem Lichte.

Wenn in den Berichten dagegen reichliche Angaben über Zugmeilen (Zug-miles) zu finden sind, so hat die Kenntniss, dass z. B. im Jahre 1886 die überschläglichen Kosten, auf das Zugkilometer zurückgeführt 1,58 *M*, und die Einnahmen für das Personenzugkilometer 2,51 *M*, und für das Güterzugkilometer 3,60 *M* betragen (vergleiche die später folgenden Tabellen), so lange keinen nutzbringenden Werth, als das Gewicht der bewegten Last, oder die Anzahl der beförderten Personen hierbei verschwiegen sind. Hadley sagt, dass die angedeuteten Verhältnisse nicht als blosser Zufall zu betrachten seien. „Zwischen Zugmeilen- und Tonnenmeilenstatistik ist ein grundsätzlicher, zwecklicher Unterschied. Die Zugmeile bildet in roher Weise die Einheit für die Leistung der Eisenbahn — so und so viel von der Eisenbahn verrichtete Arbeit. Die Tonnenmeile oder Personenmeile ist in derselben rohen Weise die Einheit für die Leistung im öffentlichen Interesse — Arbeit für das Publikum. Nun geht die ganze Theorie des Englischen Eisenbahnsystems von dem Grundsatz aus, dass Eisenbahnen als geschäftliche Unternehmungen, nicht aber als Anlagen für das öffentliche Wohl zu betrachten sind; daher ihre unwillige Zurückweisung des Gedankens, als ob sie statistische Nachweisungen zu liefern hätten, welche von einem ausserhalb liegenden Gesichtspunkte aufzustellen wären, nach innen aber geringes Interesse bieten.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 24,24 km lange Bahnstrecke Biberstein-Hilders-Tann der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., von welcher die Theilstrecke Biberstein-Hilders voraussichtlich in der ersten Hälfte des Monats Dezember d. J. und die Reststrecke Hilders-Tann einige Wochen später dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4553 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 4693 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die Aufstellung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 4769 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 4804 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahn zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Die neue Eisenbahnlinie Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen).

Am 27. November d. J. ist die Bahn Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen), welche in Vollzug der von Württemberg mit dem Reich, mit Preussen und Baden getroffenen Vereinbarungen auszuführen war, dem Betrieb übergeben worden.

Die neue Bahn beginnt im Bahnhof Tuttlingen in der Höhe von 647,3 m über dem Meer und vereinigt sich bei der Station Inzigkofen, der letzten Station vor Sigmaringen, in der Höhe von 579,38 m ü. d. M. mit der bestehenden Hohenzollernbahn Sigmaringen-Tübingen. Sie ist bis dahin von Tuttlingen 37,368 km lang, von denen auf Württembergisches Gebiet 14,832 km, Preussisches Gebiet 10,392 km und Badisches Gebiet 12,144 km entfallen. Das mit der Hohenzollernbahn gemeinsam — auf Preussischem Gebiet gelegene — Bahnstück Inzigkofen-Sigmaringen ist 4,808 km lang. Es beträgt somit die Gesammtlänge von Tuttlingen bis Sigmaringen 42,177 km. Der Gefällsunterschied zwischen Tuttlingen und Inzigkofen ist 67,91 m. Die Gefällsverhältnisse sind günstige; die grösste Steigung von 1 : 150 kommt nur an 2 Stellen zur Anwendung; im übrigen ist das Verhältniss 1 : 200 nirgends überschritten. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 300 m, welcher in dem stark gewundenen Thallauf vielfach zur Anwendung gebracht werden musste. Der Bau bot vielerlei Schwierigkeiten. Die Donau musste an 9 Stellen, zusammen auf eine Länge von 5 060 m, die Landstrasse auf eine solche von 6 825 m, Feldwege auf zusammen 20 250 m Länge verlegt werden. Die Donau war 10 Mal mit 28 Brückenöffnungen auf eine Länge von zusammen 1 019 m zu überbrücken. An 4 Stellen mussten Tunnels ausgeführt werden mit einer Gesammtlänge von 1 216 m. Neben dem waren umfassende Erd-, besonders Felssprengarbeiten, Stutz- und Futtermauerungen, Uferbauten und Dammsicherungen gegen Hochwasser usw. vorzunehmen.

Der Bahnhof Tuttlingen musste in seiner Geleiseanlage durchaus umgestaltet und erweitert werden. Das Verwaltungsgebäude wurde vergrössert, die Lokomotivremise verlegt und ein weiteres Beamtenwohngebäude erstellt. Alle diese Bauten, abgesehen von dem schon im Frühjahr 1882 begonnenen Richtstollen zu 2 Tunneln wurden in der Hauptsache in einer Bauzeit von 2 Jahren ausgeführt.

Von dem Bahnhof Tuttlingen führt die Bahn mittelst einer Brücke von 4 Oeffnungen über die Donau, windet sich über die Wiesen rechts der Donau bis zur Elta, welche überfahren wird und setzt sich nördlich der Stadt in einem 600 m langen, 13 m tiefen Felseinschnitt, der mit einer steinernen, flach gesprengten Wegbrücke überspannt wird, bis zum Haltepunkt „Tuttlinger Vorstadt“ fort. Dieser für den nordöstlichen Stadttheil bestimmte Haltepunkt liegt der im 30 jährigen Kriege zerstörten Burg Honberg gegenüber. Von hier zieht sich die Bahn auf der rechten Thalseite an dem Königlichen Hüttenwerk Ludwigsthal vorüber, verdrängt dort auf 550 m Länge die Donau nach rechts, um sich nach der Station „Nendingen“ zu wenden. Nach dieser gelangt sie zuerst in schönem Wiesengelände, sodann durch einen 700 m langen, bis 8 m tiefen, aus Juraschutt bestehenden Einschnitt oberhalb Stetten zu dem Bahnhof „Mühlheim“, von welchem sich ein hübscher Blick auf das jenseits der Donau liegende, nicht uninteressante Städtchen Mühlheim und das vorgeschobene Schloss des Freiherrn von Enzberg darbietet. Das Donauthal beginnt nun

enger und gewundener zu werden, während die Thalhänge in hohen felsigen Steilabfällen bis unmittelbar an die Thalränder herantreten. Die Bahn nimmt eine nordöstliche Richtung an, verdrängt auf eine Länge von 950 m die Donau nach rechts, überschreitet dieselbe mittelst einer Brücke mit 3 Oeffnungen, durchkreuzt quer das Thal und zunächst das Fluthgebiet der Donau mit 5 Brückenöffnungen, sodann den Donaulauf selbst wieder, welchen sie mit einer Brücke von 2 Oeffnungen übersetzt, um alsbald den Bahnhof „Fridingen" zu erreichen. In der Fortsetzung übersetzt die Bahn das Berathal mittelst eines Dammes und 2 kleineren Brücken, gelangt an einen weit vorspringenden hohen und steil abfallenden Bergrücken, durch welchen das Fridinger Donauthal von dem Beuroner getrennt und die Donau in weiter ungefähr 12 km langer Schleife auszubiegen gezwungen wird. Den Bergrücken selbst, die Schanze, durchfährt die Bahn mittelst eines 685 m langen Tunnels, innerhalb dessen sich die Württembergisch-Preussische Landesgrenze befindet. Hinter dem Tunnel zieht sich die Bahn an der rechtsseitigen Berghalde hin, überbrückt die Donau mit 2 Brückenöffnungen, wendet sich links der Donau südöstlich, erreicht bald durch einen 350 m langen und bis zu 18 m tiefen, mit einer 36 m weiten, eisernen Wegbrücke überspannten Felseinschnitt die Haltestelle „Beuron". Hier entfaltet sich ein überraschend grossartiger, von Felsen und Steilabfällen umgebener Thalkessel, in dessen Mitte die Benediktiner-Abtei Beuron in klösterlicher Stille gelegen ist. Das Kloster soll schon im 8. Jahrhundert als Benediktinerkloster gestiftet, im 11. Jahrhundert aber in den Besitz der Augustiner gelangt sein. Seine jetzige Gestalt erhielt es mit Ausnahme eines in den letzten Jahren erbauten neuen Flügels Ende des 17. und anfangs des 18. Jahrhunderts. Von Benediktinern in den Jahren 1863—1875 und wiederum seit 1887 bezogen, dient es hauptsächlich philologischen und theologischen Studien und enthält auch eine Malerschule für christliche Kunst. Als Luftkurort, wie auch von Touristen wird Beuron gerne aufgesucht.

Von Beuron weg lehnt sich die Bahn zum Theil mit einseitigen hohen Dämmen gegen die Donau gesichert an die Felswände des linksseitigen Thalgehänges, durch welche, um das Terrain für die Bahn zu gewinnen, die zweimalige Verlegung der Donau nothwendig wurde. Die Bahn geht über die Donau mittelst zweier Brückenöffnungen auf die linke Thalseite, um hinter der Brücke sofort einen vorspringenden Bergrücken mit einem 181 m langen Tunnel zu durchbrechen. Vor und hinter dem Tunnel belohnt den Aufblick nach rechts das Bild der in schwindelnder Höhe auf steilen Felsen im 10. Jahrhundert von den Edlen von Wildenstein erbauten, im 15. Jahrhundert durch die Herren von Zimmern zur Bergfeste umgebauten, 1591 an die Grafen von Helfenstein übergegangenen und seit 1628 den Fürsten von Fürstenberg gehörigen, vollständig erhaltenen Burg Wildenstein.

Die Bahn geht nun auf Badisches Gebiet über. Dem Blick bietet sich das verwegen auf die hohen Felsen des rechtsseitigen Thalhangs vorgeschobene Schloss Werrenwag, zur Zeit der Kreuzzüge dem Geschlecht Werrenwag, 1700—1764 dem Hause Oesterreich, von da bis 1831 den Freiherren von Ulm-Erbach und seitdem den Fürsten von Fürstenberg gehörig.

Die Bahn überfährt die Landstrasse nach Sigmaringen in Schienenhöhe, verdrängt dieselbe in ihrer Fortsetzung über $1^1/_2$ km lang nach links und die Donau 600 m lang nach rechts und zieht sich zwischen schön bewaldeten, zum Theil schroff aufsteigenden Thalrändern fort. Sie erreicht die Station „Hausen", zieht sich — links oben die malerische Burgruine Hausen mit ihrem Wartethurm — gegen Neidingen, wendet sich in einem Halbkreis, die Donau an einer Stelle auf 250 und an der anderen auf 1050 m Länge nach rechts verlegend, zunächst gegen Süden, um dann in östlicher Richtung die Badisch-Preussische Grenze zum zweiten Mal zu überschreiten. Von da führt die Bahn auf Preussischem Staatsgebiet, am Fuss des linksliegenden, malerisch bewaldeten Felsens entlang, hoch oben die Ruine Falkenstein. Hier war bei dem Zusammentreffen des Steilhangs, der Landstrasse, eines Fabrikkanals und der Donau bis zur Haltestelle „Thiergarten" die Festlegung der Bahnrichtung mit vielfachen Schwierigkeiten verbunden. Von Thiergarten nimmt die Bahn eine mehr südöstliche Richtung an, überbrückt zunächst den Steckkanal und unweit davon die Donau. In der Mitte der Donau betritt die Bahn noch einmal auf kurzer Strecke Badisches Staatsgebiet und durchfährt den Thiergarten-Bergrücken in einem 275 m langen Tunnel, der in einem Bogen von 300 m Halbmesser liegt. Hierauf wird die Donau wieder und zwar mittelst dreier Brückenöffnungen überbrückt sowie die Landstrasse nach Sigmaringen überfahren; alsdann fährt die Bahn durch einen Felseneinschnitt, überschneidet von neuem die Strasse, übersetzt wiederum die Donau schräg mittelst zweier Brückenöffnungen, fährt durch den Ort Gutenstein — rechts seitwärts über einer felsigen Erhebung das dem Grafen Douglas gehörige Schloss Gutenstein — bis zum Ortsende, wo die Station „Gutenstein" erreicht wird. Von hier an zieht sich die Bahn durch einen hochanstehenden kurzen Felskopf, in diesen 20 m tief eingesprengt, drängt die Donau auf 450 m lang nach links und setzt sich auf einem höheren Damm bis zum Dietfurter Bergkopf fort. Diesen durchfährt sie in einem nur 74 m langen, im Bogen von 300 m Halbmesser liegenden Tunnel, überschreitet dann wieder die Badisch-Preussische Grenze und sofort letztmals die Donau mit einer Brücke von 2 Oeffnungen, von wo sich die Ruine Dietfurt, ein derber viereckiger Thurm auf massivem Felsen — unten eine alte Mühle — dem Blicke darbietet.

Die Bahn bleibt auf der linken Thalseite der Donau an der Berghalde, diese zum Theil an- und einschneidend, verlegt die Staatsstrasse auf eine Länge von 500 m nach rechts, um bald darauf die Schmeien vor ihrem Einfluss in die Donau zu überfahren und auf 1,4 km neben der Hohenzollernbahn herlaufend die Haltestelle „Inzigkofen" zu erreichen, welche von beiden Bahnen aus als Station für den sehenswerthen Fürstlich Hohenzollern'schen Park bei Inzigkofen dient. Hier trifft die Bahn mit der bestehenden Hohenzollernbahn zusammen und erreicht mit dieser an Laiz und Gorheim, dem jetzigen Franziskanerkloster, sowie an dem malerischen, stolz auf einem Felskopf über der Donau aufgebauten Fürstlichen Residenzschloss Sigmaringen vorüber, den Bahnhof Sigmaringen, 572,45 m über dem Meer.

Die Bahn durchzieht keine stark bevölkerte und, abgesehen von der Stadt Tuttlingen, keine industriell entwickelte Gegend. Aber sie führt durch die zweifellos interessanteste Parthie des südlichen Albabfalls, dem vielgewundenen Lauf des oberen Donauthales folgend, mit seinen mächtig aufstrebenden Felsen, seinen malerischen Ruinen, seinen zum Theil noch wohlerhaltenen stattlichen Burgen und seinen prächtigen Buchenwäldern. Ohne Zweifel steht ihr eine lebhafte Benutzung durch Touristen bevor.

Der Unterbau der grossen Brücken, die Tunnels und eine Anzahl von Einschnitten und Auffüllungen, bei denen die Aushubmasse dies nahe legte, sind zweispurig erstellt. Im übrigen ist wenigstens das Gelände für ein zweites Geleise erworben. Die Brücken sind, mit Ausnahme einer Wegüberfahrtsbrücke bei Tuttlingen, sämmtlich aus Eisen konstruirt und haben ein Gesammtgewicht von 2936200 kg.

Der Oberbau besteht mit Ausnahme der Tunnels, in welchen imprägnirte hölzerne Querschwellen verwendet wurden, aus flusseisernen Querschwellen, auf welche 130 mm hohe Stahlschienen verschraubt sind.

Die Hochbauten machen einen durchaus gefälligen Eindruck, entsprechen dem Charakter der landschaftlichen Umgebung und sind in einfachen Formen ausgeführt.

Die Oberleitung des von Württemberg ausgeführten Baues war dem Baudirektor von Schlierholz, die unmittelbare Ausführung den Bauinspektoren Eberhardt und Hügel und für die Hochbauten dem Bauinspektor, tit. Baurath Eulenstein übertragen.

Die Höhe der Eisenbahn-Personentarife in Frankreich.

Die in Nr. 91 S. 888 d. Ztg. erwähnte, in der Französischen Deputirtenkammer eingebrachte Gesetzesvorlage lautet wie folgt:

„Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird ersucht, sich mit den Eisenbahngesellschaften, welche die von dem Gesetz vom 21. November 1883 gebilligte Konvention unterschrieben haben, ins Einvernehmen zu setzen, um durch eine Herabsetzung der Steuer den Minimaltarif für Reisende der III. Klasse auf 5 Cts. für den Kopf und das Kilometer zu vermindern."

Die Basis für den Tarif der Französischen Eisenbahnen hat seit 1883 nur die Veränderung erlitten, dass der Tarif für die III. Klasse von 5 Cts. auf 5½ Cts. erhöht wurde. Die Steuer, welche in 1840 11 % betrug, hob sich auf 12 % in 1855 und auf 23,2 % in 1871. Der Tarif stellt sich also jetzt folgendermaassen:

	I. Klasse Cts.	II. Klasse Cts.	III. Klasse Cts.
Fahrpreis	10	7,5	5.5
Abgabe (23,2 %)	02,32	1.74	1.27
im ganzen	12,32	9,24	6,77

In den anderen Europäischen Ländern sind die Fahrpreise:

	I. Klasse Cts.	II. Klasse Cts.	III. Klasse Cts.	IV. Klasse Cts.
Oesterreich-Ungarn	7,5	5	2,5	—
Belgien	9,5	7,5	5	—
Deutschland	10	7,5	5	2,5
Schweiz	10,6	7,5	5,4	—
Holland	10,6	8,5	5,3	—
Italien	11,3	7,91	4,9	—
Grossbritannien	12,5	9,5	4	6,2
Spanien	13	10	6,2	—
Russland	14,8	10,9	5,7	—

Der Deputirte, welcher die Gesetzesvorlage einbrachte, führte aus, dass, während in anderen Ländern die Reisenden aller Klassen nach Zahlung eines geringen Zuschlags zu den Expresszügen zugelassen werden, in Frankreich dieselben den Preis für die I. Klasse und als besondere Gunst den II. Klasse zahlen müssen. In Frankreich würden überhaupt die Reisenden I. Klasse am meisten begünstigt, während in allen anderen Ländern die Reisenden der III. Klasse den verhältnissmässig bei weitem geringsten Preis zu zahlen hätten. Die Differenz sei dort eine sehr bedeutende, nämlich 43 % in Belgien, 32 % in Holland, 28 % in Deutschland und 17 % in Italien. Der Preis für das Kilometer stelle sich in den hauptsächlichsten Ländern wie folgt:

	I. Klasse Cts.	II. Klasse Cts.	III. Klasse Cts.	IV. Klasse Cts.	Durchschnittspreis Cts.
Belgien	6,74	4,84	2,77	—	3,60
Deutschland	10,14	6,67	3,96	2,58	4,09
Holland	7,78	5,76	3,31	—	5,08
Italien	9,718	6,78	4,06	—	5,42
Frankreich	8,86	5,89	5,51	—	5,52

Man sieht aus dieser Tabelle, dass der von den Reisenden gezahlte Fahrpreis in Frankreich höher ist, wie in jedem anderen Staate und zwar, weil sich der für die III. Klasse gezahlte Preis so viel bedeutender stellt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Mit Rücksicht auf den am 4. Dezember d. J. zusammentretenden Reichsrath wurden die meisten Landtage schon geschlossen. Daraus lassen sich die in diesen und den übrigen noch tagenden Landtagen vorgekommenen überaus zahlreichen Eisenbahnfragen erklären:

a) Im Steierischen Landtage wurde dem Landesausschusse die Befugniss eingeräumt, die Bewilligung zur Benutzung aller öffentlichen nichtärarischen Strassen und Wege zu Eisenbahnen zu ertheilen. Ferner wurden die bereits mitgetheilten Anträge des Eisenbahnausschusses bezüglich der Lokalbahn Cilli-Schönstein-Wöllan der Linie Rudolphsbahn-Wolfsberg, der Lokalbahnen Kapfenberg-Thörl-Seebach-Au und Wieselsdorf-Stainz, der Verbindung zwischen der Südbahn und dem Kurort Sauerbrunn, der Lokalbahn Pöltschach-Gonobitz und der Murthalbahn (Unzmarkt-Murau-Tamsweg-Mauterndorf) angenommen. Eine längere Debatte ergab sich nur bezüglich der Flügelbahn Wieselsdorf-Stainz der Köflacher Bahn, indem darauf hingewiesen wurde, dass sich 19 Gemeinden gegen diese Bahn aussprechen. Die Linie werde sich nie rentiren, die angenommene Frachtenmenge sei übertrieben. Darauf wurde erwidert, die Petitionen gegen die Linie Wieselsdorf-Stainz seien infolge maassloser Agitationen entstanden. Die Verfasser derselben werden sich wegen Beleidigung der Bezirksvertretung Stainz vor Gericht zu verantworten haben. — Bezüglich der Linie Sebersdorf-Pöllau wurden die von den Bezirksvertretungen Hartberg und Pöllau eingebrachten Petitionen dem Landesausschusse zur eingehenden Würdigung empfohlen. Auch die bekannten Schlussanträge des Eisenbahnausschusses wurden angenommen.

Endlich nahm der Landtag einen Antrag des Eisenbahnausschusses an, wonach dem Landesausschusse zur Durchführung des Lokalbahngesetzes ein Landes-Eisenbahnrath als berathende und begutachtende Körperschaft beizugeben und für denselben ein im Entwurf vorliegendes Organisationsstatut festzustellen sei.

b) Der Schlesische Landtag bewilligte eine Subvention von 60 000 fl. in fünf gleichen Jahresraten für den Eisenbahnbau Lindewiese-Reichsgrenze. Der Landtag forderte die Regierung zur äussersten Beschleunigung und finanziellen Unterstützung desselben Eisenbahnbaues und zur eventuellen Herstellung dieser Eisenbahn durch den Staat auf.

Weiter forderte der Landtag die Regierung zur Beseitigung der durch den sehr billigen Deutschen Levanteverkehr und das reformirte Ungarische Frachttarifwesen dem Oesterreichischen Export überhaupt und dem Schlesischen insbesondere drohenden Gefahren durch Beschleunigung der Verstaatlichungs-Aktion der Eisenbahnen oder zumindest durch Herstellung billiger Oesterreichischer Levantetarife und billiger Bahnfracht nach Triest auf. Der Landtag ersuchte die Regierung, für die Vertretung Schlesiens im Staatseisenbahnrath in angemessener Weise Sorge zu tragen.

c) In dem Galizischen Landtage legte der Landesausschuss den bereits angekündigten Resolutionsantrag, betreffend die Verstaatlichung der Carl-Ludwigbahn und die Herabsetzung der Frachtentarife für die Ausfuhr Galizischer Produkte, vor und fordert die Regierung auf mit Rücksicht auf den Ungarischen Reformentwurf auch auf den Oesterreichischen Staatsbahnen Ausnahmetarife für Landwirthschaftsprodukte einzuführen.

d) Im Oberösterreichischen Landtage wurde beantragt, eine Eingabe an das K. K. Handelsministerium zu richten, dahingehend, dass die Sommerfahrordnung für das Jahr 1891, nach welcher bei den Tagesschnellzügen Nr. 3 und 4 zwischen Wien und Salzburg die Stationen Enns, Kleinmünchen, Schwanenstadt, Steindorf und Strasswalchen aufgelassen werden, vom Ministerium nicht genehmigt werden möge. Der Referent bespricht die Nachtheile dieses Fahrplanes für Oberösterreich und bedauert hierbei, dass die oberösterreichische Handelskammer keinen eigenen Vertreter im Eisenbahnrathe habe. — Der Statthalter weist in längerer Ausführung auf die Nothwendigkeit der Maassregel aus betriebstechnischen Gründen hin und fügt bei, dass die Schädigung der Interessenten durch die Einschaltung von Lokalzügen gutgemacht werden solle. Auf gewissen Bahnstrecken sei die Fahrordnung durch die Rücksicht auf den Touristenverkehr gerechtfertigt. Der Statthalter empfiehlt dem Hause, den Antrag nicht anzunehmen. — Mehrere Redner besprechen eingehend die Nachtheile der Maassregel und versprechen sich keinen Erfolg von Lokalzügen. Der Antrag wurde schliesslich mit grosser Majorität angenommen.

e) Im Bukowinaer Landtage wurde über den (in dieser Zeitung bereits früher mitgetheilten) Antrag, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Station Kimpolung und dem Ungarischen Eisenbahnnetze, berichtet. Nach einer getreuen Darstellung der bisherigen Bestrebungen des Landtages zur Erlangung einer direkten Eisenbahnverbindung der Bukowina mit Ungarn verwies der Referent zunächst auf die in der Besorgniss vor einer Konkurrenzirung der Staats- und der subventionirten Privatbahnen begründete ablehnende Haltung unserer Regierung, ferner auf das nachhaltige Bestreben der Ungarischen Regierung, ihre nach Osten mündenden Sackbahnen mit dem Schwarzen Meer zu verbinden, und im Hinblick auf das Entgegenkommen der Rumänischen Regierung auf die Gefahr eines direkten Anschlusses der Ungarischen Bahnen an das Rumänische Bahnnetz unter gänzlicher Umgehung des Oesterreichischen Territoriums. Die Anträge des Referenten wurden unverändert angenommen.

f) Im Tiroler Landtage wurde der (gleichfalls früher gemeldete) Antrag betreffend die Bahnbauten Felbertauern, Fern und Meran-Landeck angenommen.

g) Im Mährischen Landtage wurde rücksichtlich der (schon früher) beantragten Einschränkung der Refaktien und Einführung eines einheitlichen Tarifes beschlossen:

Die Regierung wird ersucht, dahin zu wirken: 1. dass, unter Aufhebung der zahllosen Refaktien und einseitigen Tarifbegünstigungen im Eisenbahn-Frachtverkehr, ein einheitlicher, für alle Staatsbürger gleich gerechter und allgemein verständlicher Tarif eingeführt werde; 2. dass Refaktien oder Differentialtarife, die sich infolge der ausländischen Konkurrenz oder aus besonders wichtigen volkswirthschaftlichen Gründen als nothwendig erweisen, nur mit der Genehmigung der Regierung eingeführt werden dürfen; und 3. dass der Kreuzer-Zonentarif bei der Personenbeförderung auf allen das Land Mähren durchziehenden Eisenbahnen baldmöglichst zur Anwendung gelange.

Ferner wurde zum Baue der Bahnlinie Skutsch-(Nordwestbahn) Zwittau eine nicht rückzahlbare Subvention von 2 048 fl. für das Kilometer bis zur Maximalsumme von 20 000 fl. bewilligt. Es wurde endlich der Unternehmung einer schmalspurigen Lokalbahn von Göpfritz über Jamnitz nach Budwitz eine nicht rückzahlbare Subvention von 2 100 fl. für das Kilometer bis zur Maximalsumme von 79 000 fl. bewilligt.

h) Im Salzburgischen Landtage wurden Petitionen an das Handelsministerium um Tracestudium der Tauernbahn — die kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen Salzburg und Triest —, die Unterstützung der Murthalbahn, der Lokalbahn Salzburg-Ischl nach Burmoos, Schmittenhöhe, Mittersill und Fernleiten, um eine Personenhaltestelle in Lehen und um die Fortsetzung der Bahn Drachenloch-Berchtesgaden, sowie an die Generaldirektion der Staatsbahnen um günstigere Fahrplaneinrichtungen für Salzburg beschlossen.

i) Im Böhmischen Landtage wurde die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn beantragt.

Oesterreichische Eisenbahnbauten: Stand derselben Ende Oktober d. J.

Von den Ende September d. J. in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen (562,5 km = 70,1 Staatsbahnen + 492,4 km Privatbahnen) wurden im Laufe des Monats Oktober d. J. die Staatsbahnlinie Jaslo-Rzeszow (70,1 km), die Lokalbahnlinie Stauding-Wagstadt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (7,7 km) und die Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg (25,7 km) in einer Gesammtlänge von 103,5 km dem Verkehre übergeben. Neu dem Baustande zugeführt wurde die Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Konsortium: Josef Ressavar, Josef Sutter und Dr. Leopold Link) mit 29,8 km Länge. Die Zahl der Baukilometer beträgt demnach zu Ende Oktober d. J. 488,8 km und betrifft ausschliesslich Privatbahnen. — Der Vollendung entgegen gehen die Lokalbahnen Laibach-Stein und Innsbruck-Hall, dann die Strecken Falkenau-Dassnitz und Krakau-Dembica des 2. Geleises der Buschtěhrader Eisenbahn bezw. der Galizischen Carl Ludwigbahn; einen lebhaften Baufortschritt nahm die Lokalbahn Mori-Arco-Riva, das 2. Geleis in der Strecke Dassnitz-Königsberg der Buschtěhrader Eisenbahn und das 2. Geleis in der Strecke Dembica-Lemberg der Galizischen Carl Ludwigbahn. — Beschäftigt waren beim Eisenbahnbaue 9443 Mann, um 949 weniger als im Vormonate.

Steyrthalbahn: Eröffnung der Strecke Grünburg-Agonitz. Station Unterhimmel.

Am 19. d. Mts. wurde die Strecke Grünburg-Agonitz mit den Stationen Unterhaus, Leonstein, Molln und Agonitz und der Haltestelle Haunoldmühle dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sämmtliche Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, die Haltestelle dient nur für den Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem gleichen Tage ist die für den Gesammtverkehr eröffnete Station Unterhimmel für den Güterverkehr geschlossen und in eine Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr umgewandelt worden.

Das Eisenbahnbüreau des K. K. Generalstabes.

Die von der „Zeitschr. für Eisenb. u. Schifff.“ gemeldete Ernennung des bisherigen Chefs dieses Büreaus, des Obersten v. Guttenberg, zum Generalmajor, welchen Rang die mit der Leitung des Eisenbahnbüreaus betraute Persönlichkeit von nun an stets bekleiden wird, lässt auf die höhere Bedeutung schliessen, welche in den leitenden militärischen Kreisen dem Eisenbahnwesen mit seinen Beziehungen zur Mobilisirung und Kriegführung beigelegt wird; es ist andererseits erfreulich, dass mit einem System gebrochen wurde, welches zur Folge hat, dass, so oft der Chef des Eisenbahnbüreaus seiner Anciennetät nach zur Uebernahme eines Brigadekommandos gelangt war, derselbe abberufen werden und somit ein Personenwechsel auf dieser Stelle eintreten musste. Doppelt erfreulich ist es nun, dass dieser Systemwechsel sich an die Persönlichkeit des Genannten knüpft. Die in dieser Beziehung geschaffene Fortdauer beruht zum nicht geringen Theile auf den innigen Beziehungen, welche sich zwischen den leitenden Stellen der Eisenbahnwelt und dem Chef des militärischen Eisenbahnbüreaus herausgebildet haben. Wenn die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen in militärischer Beziehung heute zu einer so hohen Entwickelung gelangt ist, so ist dies neben dem Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltungen der erspriesslichen Thätigkeit des Genannten zu verdanken.

Erstreckte Vorkonzession in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister Jakob Steiner in Schruns und Genossen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Bludenz nach Schruns in Vorarlberg auf weitere 6 Monate verlängert.

Zur Erneuerung der bestehenden Frachtbegünstigungen.

Infolge des Erlasses des K. K. Handelsministeriums, nach welchem womöglich die Refaktien zu beschränken und die Frachtbegünstigungen im Tarifwege zum Ausdrucke zu bringen sind, hat kürzlich zufolge der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Schifff.“ eine Konferenz stattgefunden. In derselben einigte man sich dahin, dass die zur Erneuerung für 1891 in Aussicht genommenen Frachtbegünstigungen, insoweit dieselben im Kartirungswege anzuwenden sind, mittelst Anhanges zu den Tarifen des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Ausgabe gelangen sollen. In diesen Anhang sollen nicht nur die Zugeständnisse für den Verbandsverkehr, sondern auch für den Nachbarverkehr einbezogen werden. Der Anhang soll mit Gültigkeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1891 zur Ausgabe gelangen. Im Laufe der Konferenz erklärte der Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahnen, dass seine Verwaltung grossen Werth darauf legen würde, dass dieser Anhang nicht mit beschränkter Gültigkeitsdauer, sondern bis auf weiteres Geltung erlange, und führte hierbei aus, dass hierdurch sogar die Möglichkeit geboten sei, einzelne Frachtzugeständnisse früher als vor dem 31. Dezember 1891 aufzuheben. Derselbe beantragt daher, den Anhang ohne Beschränkung der Gültigkeitsdauer bis auf weiteres zur Einführung zu bringen. Hierauf wurde in die Berathung über die Erneuerung der einzelnen Frachtzugeständnisse nach dem der Konferenz vorgelegten Verzeichnisse eingegangen. Bezüglich jedes einzelnen Zugeständnisses wurde vereinbart, ob dasselbe überhaupt zu erneuern sei oder nicht, ob dasselbe in den Anhang aufzunehmen oder im Verordnungsblatt zu veröffentlichen sei. Im kommenden Jahre ist somit eine weitere Herabminderung der Veröffentlichungen im Verordnungsblatte und die Durchführung einer grossen Anzahl von Begünstigungen im Tarifwege zu gewärtigen.

Neue Eisenbahnanschlüsse zwischen Ungarn und Rumänien.

Hierüber ist aus den Mittheilungen des K. K. Handelsministers an den Kommunikationsausschuss folgendes nachzutragen: Derselbe erklärte nämlich, dass es sich in den mit der Rumänischen Regierung gepflogenen Verhandlungen im Anfange um vier derartige Anschlüsse handelte, und zwar bei Tölgyes, bei Ghimes, beim Rothenthurmpasse und beim Vulkanpasse, welche seitens Ungarns als für den Ausbau besonders geeignet vorgeschlagen wurden. In der schon im verflossenen Frühjahre eingelangten Note der Bukarester Regierung wurde erklärt, dass das Rumänische Kabinet den Anschluss bei Tölgyes unter keinen Umständen annehmen könnte, dagegen denjenigen bei Ghimes bedingungslos annehme. Hinsichtlich der beiden Pässe überlasse sie die Wahl der Ungarischen Regierung, erkläre aber ihrerseits, dass sie dem Anschlusse beim Rothenthurmpasse den Vorzug gebe. Die Ungarische Regierung trat diesen Vorschlägen bei und kam dem Wunsche der Rumänischen Regierung damit entgegen, dass sie sich auch für den früheren Ausbau des Anschlusses beim Rothenthurmpasse entschied. Gleichzeitig aber drückte sie die Hoffnung aus, dass auch die Anschlüsse beim Vulkanpasse im Laufe der nächsten 5 Jahre werden ausgebaut werden. Auf diesen letzteren Antrag steht die Antwort der Rumänischen Regierung noch aus. Sobald diese eingetroffen sein wird, wird eine internationale Kommission entsendet werden, um den Ort für die Anschlussstationen bei Ghimes und beim Rothenthurmpasse festzustellen. Der Handelsminister meinte zum Schlusse, es sei infolge der Terrainverhältnisse höchst wahrscheinlich, dass diese Anschlussstationen sich auf Ungarischem Boden befinden werden.

Der neue Ungarische Frachtentarif.

Ein sehr umfangreiches Heft, enthaltend die Einzeinbestimmungen des neuen Frachten-Zonentarifs, ist veröffentlicht worden. Die grundsätzlichen Bestimmungen dieses Tarifs sind bereits in der letzten Reichstagsrede vom Minister Baross mitgetheilt worden (s. Nr. 92 S. 896 d. Ztg.). Das wichtigste charakteristische Merkmal der Reform ist die Unterscheidung des Nah- und des Fernverkehrs. Die Tarifbildung ist künftighin eine einheitliche, mit Beseitigung der Schnittpunkte. Die bisherige Waarenklassifikation bleibt aufrecht, weil dieselbe mit Rücksicht auf die mit den fremden Bahnen bestehenden Vereinbarungen nicht leicht umgeändert werden konnte. Der Tarif berücksichtigt in erster Linie den Nachbarverkehr, in zweiter Linie die grossen Entfernungen, indem für den Nachbarverkehr die Einheit von 6 auf 4 kr herabgesetzt wird, während auf weite Strecken durch die Bildung von Staffelsätzen eine sehr wesentliche Verwohlfeilung herbeigeführt wird. Behufs Abstufung des Tarifs bilden sich die Sätze von 1 bis 200, von 200 bis 400 und von 400 km weiter bis ins Unbestimmte. Für Getreide und Mehl, für Holz und Kohle, für Steine, für Heu und Stroh, für Dünger und für Erze sind ganz besondere Herabsetzungen erfolgt, die vornehmlich auf weiten Entfernungen zur Geltung kommen. Für die Hauptstadt ist in der Weise gesorgt, dass der gebrochene Verkehr nach dem Westen keine Belastung erfährt, dass nicht Bruck, sondern Budapest für die Umkartirung maassgebend ist, und dass die Hauptstadt den Schnittpunkt für die Frachtentransporte nach Fiume bildet. Endlich ist die Zusage ertheilt, dass zur Förderung von Central-Handelsplätzen in der Provinz Reexpeditionstarife von solchen Plätzen, nach Anhörung der berufenen kommerziellen Faktoren, erstellt werden sollen.

Der Vieh- und Fleischtransport auf Eisenbahnen.

Ueber diese Frage hielt in dem anlässlich der nun geschlossenen forst- und landwirthschaftlichen Ausstellung abgehaltenen Kongresse der Marktdirektor der Stadt Wien einen lehrreichen Vortrag, in welchem er das Entgegenkommen der an diesem Transporte betheiligten Eisenbahnen betreffs der raschen und zweckmässigen Beförderung der erwähnten Sendungen besonders hervorhob, diesbezüglich aber noch folgende Wünsche zum Ausdruck brachte: 1. Die gänzliche Ausschliessung der nicht bedachten, sowie der allseitig geschlossenen Wagen von der Verwendung zum Viehtransporte; 2. Anbringung von Ketten in allen Rinder-Transportwagen; 3. Abschaffung der sog. Trommeln bei den Etagewagen, Anbringung von Tränkevorrichtungen an der Aussenseite der Etagewagen; 4. strenge Vorschriften zur wirksamen Hintanhaltung von Ueberfüllungen der Vieh- und Geflügel-Transportwagen, Abgrenzung der Thiere verschiedener Gattung durch Bretterverschläge; 5. noch weitere wesentliche Abkürzung der Lieferzeit, Vermeidung des unvorsichtigen Stossens beim Anfahren und Stillhalten; 6. Beistellung eigener Viehbegleiter seitens der Bahnverwaltung gegen mässige Entschädigung in der Weise, dass für je 10 Viehwagen ein Begleiter gerechnet wird und dass diesen Bediensteten die Aufsicht und Hilfeleistung während des Transports obliegt; 7. Beleuchtung der Vieh-Transportwagen zur Nachtzeit; 8. Verwendung eines Streumaterials (Stroh, Sand, Sägespäne usw.); 9. Fütterung und Tränkung der Kälber- und Geflügeltransporte mindestens einmal innerhalb je 24 Stunden; 10. Anordnung des Transports von Fleisch und ausgeweideten Thieren nur im hängenden Zustande, Einrichtung der zum Fleischtransport verwendeten Wagen zur Eisbeistellung und Vorsorge für gehörige Ventilation und Desinfektion der Fleisch-Transportwagen mit heissen Dämpfen von übermangansaurem Kali usw.

Die anwesenden Landwirthe und Fleischhändler äusserten sich sehr beifällig über alle diese Anträge und beschlossen, eine diesbezügliche Petition an die Eisenbahndirektionen zu richten.

Petitionen der Görzer Handelskammer.

Dieselbe hat an das Präsidium des Ministerrathes eine Petition gerichtet, in welcher dasselbe gebeten wird, es möge in Berücksichtigung der Wünsche und Bedürfnisse des Kammerbezirks und unbeschadet anderer bereits vorgebrachten Anliegen, insbesondere wegen der gewünschten Friaulischen Lokalbahn, einen Regierungsantrag, betreffend den Bau der Predilbahn oder, falls dies nicht statthaft ist, einer Linie Triest-Görz-St. Lucia-Jauerburg zur konstitutionellen Behandlung vorlegen. Die Görzer Kammer stellt, falls auch dieses nicht möglich sein sollte, die Eventualbitte, dass im Falle des Ausbaues einer Linie von Triest zu den bestehenden Oesterreichischen Staatsbahnen eine über Görz laufende Trasse gewählt werden möge.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Sturz des Welthauses Baring Brothers versetzte auch die hiesige Spekulation in grosse Aufregung, welche durch die demselben seitens der Englischen und Französischen Bank zu theil gewordene Unterstützung etwas gemildert wurde, zumal als auch Baron Albert Rothschild der Wiener Börse mit einigen Millionen beisprang. Dieselbe verharrt jedoch fortgesetzt in ihrer reservirten Haltung; die Umsätze waren unbedeutend und haben bisher nur jene marktgängigen Eisenbahnaktien grössere Kursrückgänge zu verzeichnen, in welchen sich das internationale Geschäft zu stark engagirt hatte. Indessen ist kein Abbröckelungsprozess zu befürchten, da das Publikum die wirthschaftlichen Verhältnisse mit Recht als gesund ansieht und erfahrungsgemäss bei niedrigen Kursen kauft. Es notirten Nordbahn 2737, Galizische Carl Ludwigbahn 201 50, Nordwestbahn 218 25, Elbethalbahn 225,25, Staatsbahn 238 50 und Südbahn 133,50; nur für Prag-Duxer Prioritätsaktien (134) war ein lebhafter Begehr, da sich das Gerücht der Einlösung durch die Dux-Bodenbacher Bahn erhält.

Aus der Schweiz.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Bahnverwaltungen.

Für diejenigen Bahnen, welche zur Sicherung ihres Verkehrs einer intensiven Bewachung bedürfen, wie namentlich Bergbahnen und andere durch Steinschlag usw. gefährdete Linien, sollte die Regelmässigkeit der täglichen Streckenbegehungen durch die Wärter in zuverlässiger Weise kontrolirt werden können. Es bestehen hierfür auf einzelnen Bahnen verschiedenartige Einrichtungen, die mehr oder weniger ihrem Zweck entsprechen. In zweckmässiger Weise wird diese Kontrole u. a. in folgender Weise geübt: An den Grenzen der den Wärtern zugetheilten Strecken sind Kästchen aufgestellt mit einem Notizbuch (sog. Rundenbuch), in welches der Wärter bei jeder Begehung seinen Namen und die Zeit der Ankunft beim Kästchen einzuschreiben hat. Diese Einschreibungen erfolgen abwechselnd von den Wärtern der einen und der anderen Seite, und auch vom Vorarbeiter und Bahnmeister anlässlich ihrer Begehungen. Hieraus ergibt sich die Kontrole über die Ausführung der Runden und die richtige Eintragung derselben. — Wir glaubten, Sie auch auf obige Art der Begehungskontrole aufmerksam machen zu sollen und laden Sie ein, eine Kontrole über die Streckenbegehungen auf Ihrer Bahn einzuführen.

Bundesgesetz, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten.

Das nachstehende Bundesgesetz tritt mit dem 1. Dezember 1890 in Kraft.

Art. 1. Dem gegenwärtigen Gesetze sind unterstellt: die Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen, die Postverwaltung, sowie andere vom Bunde konzessionirte oder von ihm selbst betriebene Transportanstalten. Dasselbe findet Anwendung auf die im Betriebsdienste solcher Transportanstalten mit der Verpflichtung zur gewöhnlichen Arbeitszeit angestellten Personen. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen der Fabrikgesetzgebung.

Art. 2. Die Arbeitszeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter, soweit der Betrieb eine mehr als gewöhnliche Arbeitszeit erfordert, soll 12 Stunden täglich nicht übersteigen.

Art. 3. Die ununterbrochene Ruhezeit ist für das Maschinen- und Zugpersonal wenigstens 10 Stunden und für das übrige Personal wenigstens 9 Stunden oder, wenn Wohnung auf dem Bahnhof oder an der Bahnlinie angewiesen ist, wenigstens 8 Stunden. Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist Ruhe von wenigstens einer Stunde zu gewähren.

Art. 4. Den Beamten, Angestellten und Arbeitern sind im Jahre, angemessen vertheilt, 52 Tage freizugeben, wovon jedenfalls 17 auf den Sonntag fallen sollen. Ein Abzug vom Gehalte oder Lohne darf wegen der Dienstbefreiung nicht stattfinden.

Art. 5. An Sonntagen ist der Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht.

Art. 6. Wo besondere Verhältnisse es nothwendig machen, ist der Bundesrath ermächtigt, gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen.

Art. 7. Uebertretungen dieses Gesetzes werden mit Geldbussen bis auf 500 Frcs., im Wiederholungsfalle bis auf 1 000 Frcs. bestraft. Der Verzicht auf die gesetzlich zugesicherte Dienstbefreiung schliesst die Strafbarkeit der Widerhandlung nicht aus.

Art. 8. Durch dieses Gesetz wird das Nachtragsgesetz, betreffend Abänderung von Art. 9 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 14. Februar 1878, aufgehoben.

Jura-Simplonbahn.

Im Einverständniss mit dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement ist das Baukonto des gesammten Jura-Simplonnetzes bis 1. Januar 1890 auf 266 574 814,78 Frcs. angesetzt worden, die zu amortisirenden, in obigem Betrage inbegriffenen Summen auf 12 330 663 08 Frcs. Das Spezialbudget für die nächsten 3 Jahre sieht 6 708 000 Frcs. für Meliorationen, Stationserweiterungen, Doppelgeleise usw., 7 255 500 Frcs. für Anschaffung von Rollmaterial und 250 000 Frcs. für Werkstätten und Werkzeug vor. 4,5 Millionen sollen schon 1891 verwendet werden, davon sind 1 200 000 Frcs. aus dem Erneuerungsfonds aufzubringen, 3 300 000 Frcs. durch Anleihen. Präsident Marti erklärte im Verwaltungsrath, es werde grosser Anstrengungen und bedeutender finanzieller Opfer bedürfen, um Mängel in quantitativ und qualitativ ungenügendem Personal und Material zu heben.

Generosobahn.

Die Generosobahn hat seit der Eröffnung (vom 5. Juni bis 31. Oktober) 19 193 Personen und 992 t Gepäck und Waaren befördert und dafür im ganzen 91 140 Frcs. eingenommen oder 10 126 Frcs. für das Kilometer.

Gotthardbahn.

Die Baukosten für die nördlichen Zufahrtslinien (Luzern-Immensee und Zug-Goldau) werden von der Direktion auf rund 13 500 000 Frcs. berechnet. Der ganze Geldbedarf für diese Baukosten ist neu zu beschaffen und es wird derselbe, um Unvorhergesehenem begegnen zu können, auf 14 Millionen Francs festgesetzt. Diese Summe soll durch Erhöhung des Aktienkapitals um 10 Millionen Francs beschafft werden, so dass die Gotthardbahn hiernach ein Aktienkapital von 50 Millionen und ein Obligationenkapital von 104 Millionen Francs hätte.

Aus der Statistik der Italienischen Bahnen.

Die Monatsveröffentlichungen des Königlichen Generalinspektorats der Eisenbahnen enthalten in kurzer Uebersicht einige vergleichende Angaben bezüglich des Betriebsjahres 1889/90 in Gegenüberstellung zum Vorjahre usw., welche für den Statistiker von Bedeutung sind, jedoch für ein genaueres Bild der Betriebsverhältnisse nicht vollständig ausreichen.*)

Diese Angaben beziehen sich auf nachstehende 8 Punkte:

1. Wirkliche Kilometerlänge am 30. Juni 1890 und 1889.

2. Mittlere Betriebslänge in den beiden letzten Betriebsjahren.

	1.				2.			
	1890 km		1889 km		1889/90 km		1888/89 km	
Mittelmeerbahnen								
Stammnetz	4 126	4 770	4 105	4 744	4 116	4 764	4 084	4 672
Ergänzungslinien	644		639		648		588	
Adriabahnen								
Stammnetz	4 047	5 212	3 989	5 145	4 018	5 180	3 989	5 043
Ergänzungslinien	1 165		1 156		1 162		1 054	
Sizil. Bahnen								
Stammnetz	615	714	615	700	615	708	615	673
Ergänzungslinien	99		85		93		58	
Staatsbahnen im Betr. der Venet. Baugesellsch.		140		140		140		140
Sardin. Bahnen								
Königl. Gesellschaft	411	759	411	723	411	746	411	605
Sekundärbahn-Gesellsch.	348		312		335		194	
Privatbahnen in eigener Verwaltung		1 521		1 444		1 498		1 401
insgesammt		13 116		12 896		13 036		12 534

3. Uebersicht der annähernd berechneten Roheinnahmen 1889/90 gegen die endgültigen Ergebnisse 1888/89.

	1889/90 L.		1888/89 L.	
Mittelmeerbahnen				
Stammnetz	114 797 323	121 133 897	115 916 670	119 444 574
Ergänzungsnetz	6 336 574		3 527 904	
Adriabahnen				
Stammnetz	99 392 327	106 623 951	99 166 182	105 166 785
Ergänzungsnetz	7 231 624		6 000 603	
Sizilische Bahnen				
Stammnetz	7 292 130	7 857 368	6 937 681	7 143 485
Ergänzungsnetz	565 238		205 804	
Staatsbahnen im Betriebe d. Venet. Baugesellsch.		1 147 394		1 059 116
Sardin. Bahnen				
Königl. Gesellsch.	1 689 376	2 144 476	1 736 160	2 024 719
Sekundärb.-Ges.	455 100		288 559	
Privatbahnen in eigener Verwalt.		9 992 656		9 080 933
insgesammt		248 899 742		243 919 612

oder in 1889/90 mehr 4 980 130 L.

*) Bezüglich der drei grossen Bahnnetze behalten wir uns Angaben der bezüglichen Jahresberichte bezw. Ergänzungen daraus vor. D. Red.

4. Uebersicht der kilometrischen Einnahmen in den letzten 3 Betriebsjahren.

	1889/90 L.		1888/89 L.		1887/88 L.	
Mittelmeerbahnen						
Stammnetz	27 890	25 426	28 383	25 566	28 730	25 970
Ergänzungsnetz	9 778		5 999		5 066	
Adriabahnen						
Stammnetz	24 736	20 583	24 859	20 654	24 526	21 197
Ergänzungsnetz	6 223		5 693		4 680	
Sizilische Bahnen						
Stammnetz	11 857	11 097	11 280	10 614	11 319	10 666
Ergänzungsnetz	6 077		3 548		3 497	
Staatsbahnen im Betr. der Venet. Bauges.		8 195		7 565		7 687
Sardinische Bahnen						
Königl. Gesellschaft		4 110		4 224		4 228
Sekundärbahnges.		1 358		1 486		1 795
Privatbahnen in eigener Verwaltung		6 670		6 481		7 084
insgesammt im Durchschnitt		19 093		19 460		20 232

5. Roheinnahme nach Abzug von Steuern und Abgaben für die drei grossen Netze im Betriebsjahr 1889/90 nach den Verkehrszweigen.

Bahnnetz	Personen in Tausend L.	Gepäck und Hunde in Tausend L.	Eilgut in Tausend L.	beschleunigtes Frachtgut in Tausend L.	Frachtgut in Tausend L.	Nebeneinn. in Tausend L.
Mittelmeerbahnen	48 331	2 295	7 804	3 898	58 032	773
Davon Stammlinien	45 799	2 191	7 500	3 731	54 820	757
„ Ergänzungslinien	2 532	104	304	168	3 212	17
Adriabahnen	39 308	1 754	7 235	6 315	51 547	465
Davon Stammlinien	36 652	1 698	6 300	6 014	47 836	393
„ Ergänzungslinien	2 656	57	436	301	3 711	71
Sizilische Bahnen	3 495	71	361	353	3 550	27
Davon Stammlinien	3 104	68	340	336	3 417	27
„ Ergänzungslinien	392	3	20	17	133	1

Unter Berücksichtigung sämmtlicher bis dahin erfolgten Veränderungen gehörten am 30. Juni 1890 folgende Linien und Strecken zu den einzelnen Netzen:

I. Mittelmeerbahnen, Stammnetz. An Linien im Eigenthum des Staates und der Südbahngesellschaft: Turin-Genua 170 km, Sampierdarena-S. Benigno 4, Turin-Mailand 150, Turin-Susa 53, Bussoleno-Französische Grenze 49, Alessandria-Arona 103, Valenza-Vercelli 42, Savona-Acqui-Bra 145, Pisa-Genua-Ventimiglia (Grenze) 331, Mondovi-Carrù 14, Troffarello-Chieri 9, Rho-Sesto Calende 44, Mailand-Chiasso 26, Mailand-Pavia 33, Gallarate-Varese 19, Sesto Calende-Arona 9, Cava d'Alzo-Novara 36, Florenz-Empoli-Pisa 79, Pisa-Livorno 10, Empoli-Chiusi und Abzweigung nach Siena 155, Rom-Pisa-Colle Salvetti-Livorno 349, Cecina-Saline 30, Asciano-Montepescali 84, Rom-Neapel 260, Ciampino-Frascati 7, Cancello-Avellino 74, Eboli-Metaponto 193, Taranto-Reggio Calabria 476, Buffaloria-Cosenza 69, Oleggio-Pino 66, Codola-Nocera 5, Catanzaro Küste Catanzaro Sala 9, Neapel-Eboli 80, Torre-Annunziata-Castellamare 6, Battipaglia-Agropoli 30, Bra-Carmaguola 21, Voghera-Pavia 26, Novara-Romagnano 30, Avenza-Carrara 5, Vercelli-Stradella 99, Turin-Cuneo 88, Savigliano-Saluzzo 16, Reggio-Calabria-Scilla 23, Neapel Hauptbahnhof-Hafenanlände 2, Cavallermaggiore-Alessandria 97, Castagnole-Asti-Mortara 94, Sicignano-Sala Consilina 41, Agropoli-Castelnuovo Vallo 21, zusammen 3 782 km.

Dazu treten die privaten Linien: Novi-Alessandria-Piacenza 116 km, Mailand-Vigevano 39, Turin-Torrepellice 54, Acqui-Alessandria 34, Mortara-Vigevano 13, Chivasso-Ivrea 33, Torreberretti-Pavia 44 und Pontegalera-Fiumicino 11, zusammen 344 km.

Als Ergänzungsnetz wurden gerechnet die Linien: Reggio-Castrocucco (Scilla-Gioja Tauro) 26 km, Sicignano-Castrocucco (Sala Consilina-Casalbuono) 24, Battipaglia-Castrocucco (Castelnuovo Vallo-Pisciotta) 17 km, Gallarate-Laveno 32, Frascati Bahnhof-Stadt 4, Torre Annunziata-Cancello 31,

Castellamare-Gragnano 5, Airasca-Saluzzo 35, Moretta-Cavallermaggiore 15, Gozzano-Domodossola 54, Roccasecca-Avezzano (Roccasecca-Arce) 10, Romagnano-Varallo 25, Bricherasio-Barge 12, Ivrea-Aosta 67, Taranto-Brindisi 72, Cajanello-Isernia (Cajanello-Roccaravindola) 27, Avellino-Benevento (Avellino-Prato-Pratola) 9, Chivasso-Casale 45, Cuneo-Ventimiglia (Cuneo-Robilante-Vernante) 23, Cuneo-Mondovi 27, Parma-Spezia (Spezia-Pontremoli) 41, Hilfslinie dei Giovi 23 und Ceva-Ormsa (Ceva-Priola) 20, zusammen 644 km. (Fortsetzung folgt.)

Aus Nordamerika.

Einheitliche Güterklassifikation in den Vereinigten Staaten.

Der Vorsitzende des westlichen Güterverbandes äussert sich dahin, dass im nächsten Frühjahre die neue einheitliche Güterklassifikation zweifellos auf allen Bahnen der Vereinigten Staaten in Kraft treten werde. Alle Verbände ausser den Stammlinien und den südlichen Vereinigungen hätten ihre Zustimmung ertheilt und diese beiden würden sich voraussichtlich bald auch zu Gunsten der neuen Klassifikation äussern. Dieselbe ist nicht eigentlich neu, sondern stellt vielmehr eine Vereinigung der drei bestehenden Klassifikationen dar.

Ein neues Zugsignal

wurde im vergangenen Monat auf der Old Colonybahn in Nordamerika geprüft. Dasselbe besteht aus einem Luftdruck-Läutewerk. Unter der Wagendecke an jedem Ende der Wagen angebrachte Luftpumpen sind durch eine am ganzen Zuge entlang laufende, zwischen den Wagen mit biegsamen Gelenken versehene Röhrenleitung miteinander verbunden. Im Führerhause befindet sich eine Luftkammer mit einer beweglichen Membran, welch letztere auf die Glocke wirkt. Eine Leine führt nach dem Kolben jeder Luftpumpe. Durch die beim Ziehen dieser Leine erzeugte Luftleere in der Leitung wird die Membran und hierdurch die Glocke in Bewegung gesetzt. Bei etwaigen Zugtrennungen ertönt die Glocke selbstthätig. Die Prüfung dieses von Parent angegebenen Läutewerks soll zufriedenstellende Ergebnisse geliefert haben.

Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Monate September d. J.

In diesem Monate ereigneten sich nach der „Railr. Gaz." 124 Zusammenstösse, 120 Entgleisungen von Zügen und 10 anderweite Unfälle, insgesammt 254 Unfälle, bei denen 127 Personen getödtet und 338 verletzt wurden. Die Unfälle sind auf folgende Ursachen zurückzuführen:

	Zusammenstösse	Entgleisungen	Anderweite Unfälle	Zusammen	In Hunderttheilen
Mängel am Oberbau	—	19	—	19	7
Mängel der Zugausrüstung	2	17	3	22	9
Nachlässigkeit im Betriebe	53	14	3	70	28
Unvorhergesehene Hindernisse	1	25	4	30	12
Nicht aufgeklärt	68	45	—	113	44
zusammen	124	120	10	254	100
Die betroffenen Züge waren:					
Personenzüge	53	29	5	87	23
Güter- und andere Züge	198	92	7	297	77
zusammen	251	121	12	384	100

Folgende Verletzungen und Tödtungen wurden durch die Unfälle herbeigeführt:

	Zusammenstösse	Entgleisungen	Anderweite Unfälle	Insgesammt
a) Tödtungen:				
Beamte	43	27	3	73
Reisende	13	25	3	41
Sonstige Personen	6	7	—	13
zusammen	62	59	6	127
b) Verletzungen:				
Beamte	110	52	2	164
Reisende	47	122	3	172
Sonstige Personen	—	2	—	2
zusammen	157	176	5	338

(Km.)

Urtheile des Reichsgerichts.

Der haftpflichtige Eisenbahnunternehmer kann gegen einen Anspruch des Verletzten auf Ersatz der Heilungskosten nicht einwenden, dass die Heilungskosten von seinen Eltern auf Grund ihrer Verpflichtung zur Alimentation zu tragen seien. Aus den Entscheidungsgründen: Der Kläger ist beim Betrieb der beklagten Pferdebahnverwaltung verletzt worden; er behauptet, dass er infolge dieser Verletzung einer vermehrten Aufwartung und Pflege bedürfe. Da der hierfür erforderliche Aufwand unter die Heilungskosten des § 3 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes fällt, so folgt ohne weiteres, dass wenn seine eben erwähnte Behauptung richtig ist, dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz jener Kosten, und zwar der bereits entstandenen und der in Zukunft entstehenden, erwachsen ist. Er braucht zur Begründung dieses Anspruchs nicht erst eine Vermögensbeeinträchtigung besonders nachzuweisen; das Fundament seines Anspruchs ist von selbst gegeben durch die stattgehabte Verletzung einerseits und durch die als eine kausale Folge derselben eingetretene Nothwendigkeit vermehrten Pflegeaufwands andererseits. Zur Beseitigung des klägerischen Schadensanspruches kann die Beklagte sich nicht darauf berufen, dass auch die Eltern des Klägers kraft ihrer Alimentationspflicht zur Bestreitung des Aufwands herangezogen werden können. Selbst wenn dies der Fall, ist nicht einzusehen, unter welchem Titel und mit welchem Rechtsgrund die Beklagte jenes zwischen Dritten existirende, ausser allem Zusammenhang mit der eigenen Verbindlichkeit stehende Obligationsverhältniss zu ihren Gunsten sollte geltend machen und wie sie mit dem Hinweise hierauf die Liberation von ihrer gesetzlichen Verpflichtung gegen den Kläger sollte erreichen können. Noch eine weitere Erwägung tritt unterstützend hinzu. Der Ersatzanspruch in Frage ist ein dem Kläger zustehendes Aktivum, ein Bestandtheil seines Vermögens, gleich anderen Forderungsrechten. Die Alimentationspflicht der Ascendenten ist aber eine in doppeltem Sinne subsidiäre, sofern sie nicht eintritt, wenn dieselben unbemittelt sind und wenn oder soweit der Descendent eigenes Vermögen besitzt, l. 2 Cod. 5, 25 vergl. mit l. 5 § 7 Dig. 25, 3. Die Eltern des Klägers wären deshalb berechtigt, denselben rücksichtlich seiner Heilungskosten auf jenes Aktivum zu verweisen und jede Alimentationsleistung von ihrer Seite insoweit zu verweigern. Daraus ergibt sich aber, dass der Berufungsrichter, weil er mit Unrecht annimmt, die Eltern des Klägers wären verpflichtet, den im Streit befindlichen Mehraufwand für Pflege und Aufwartung zu tragen, zu dem gleichfalls unrichtigen Folgesatz gelangt ist, der Kläger sei nicht berechtigt, den Ersatz desselben von der Beklagten zu verlangen.

Hiernach war das Berufungsurtheil aufzuheben und die Sache in die vorige Instanz zurückzuverweisen. In der Erwägung, dass es in der Natur der Verhältnisse liegt, dass der siebenjährige Kläger, welcher im vierten Lebensjahre durch den mehrerwähnten Unfall ein Bein verloren hat, noch auf Jahre hinaus in einer gesteigerten Weise pflegebedürftig und infolge dessen eines aussergewöhnlichen Aufwands aus diesem Grunde benöthigt ist, stellt zugleich das Reichsgericht fest, dass der klägerische Ersatzanspruch an sich begründet ist, so dass es sich in dem weiteren Verfahren vor dem Berufungsgericht nur um die Feststellung der Höhe dieses Anspruchs zu handeln hat.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 11. Februar 1890. W. w. Tramway Company of Germany in Hannover.)

Bücherschau.

Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Jahrgang 1890. Verlag von J. Springer in Berlin.

Heft 4 und 5 enthält folgende Aufsätze: Martini, Die Einführung des Einpfennigtarifs für die Beförderung Oberschlesischer und Westfälischer Kohlen nach Berlin. — Dr. Eger, Beiträge zur Lehre von der Enteignung. — Die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen und der Umfang des Preussischen Eisenbahnnetzes. — Ulrich, Ein Gesetzentwurf über das Eisenbahntarifwesen in Frankreich. — Thamer, Die Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen. — Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge. — Kupka, Die Eisenbahnen Aegyptens. — Jungbecker, Venezuela und seine Eisenbahnen. — Güterverkehr auf den Deutschen Bahnen nach Vierteljahrsabschnitten. — Weber, Die Stückgutbeförderung im Elberfelder Bezirk. — Die Württembergischen Eisenbahnen. — Die Eisenbahnen der Schweiz. — Die Italienischen Eisenbahnen. — Die Gotthardbahn. — Die Skandinavischen Eisenbahnen. — Die Eisenbahnen in Frankreich. — Die Belgischen Bahnen.

Heft 6 (November-Dezember): Launhardt, Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. — W. Hoff, Die Arbeiter-Pensions- und Krankenkassen und die Unfallversicherung bei den Preus-

sischen Staatsbahnen im Jahre 1889. — Dr. Eger, Beiträge zur Lehre von der Enteignung (Schluss). — Die Eisenbahnen Deutschlands und Englands in den Jahren 1886—1888 und die Eisenbahnen Frankreichs in den Jahren 1886, 1887 und 1888. — Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1888. — Notizen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Bücherschau. — Uebersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten. — Zeitschriften.

Statistik über die Dauer der Schienen in den Hauptgeleisen der Bahnen. Erhebungsjahre 1879/1887. Zusammenstellung der ermittelten Gruppen-Durchschnittswerthe. Herausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin 1890.

Die vorliegende Statistik umfasst die während der Jahre 1879 bis einschliesslich 1887 angestellten Beobachtungen und Aufzeichnungen von 35 Eisenbahnverwaltungen bezw. von 641 Versuchsstrecken. Die Bearbeitung derselben, sowie die Zusammenstellung der einzelnen Abschnitte erfolgte in derselben Weise, wie dies bei Bearbeitung der Statistik für die Erhebungsjahre 1879/1884 der Fall war und unter Beibehaltung der bisher verwendeten Formulare. Von der Aufstellung besonderer Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen der Statistik musste diesmal noch Abstand genommen werden; es ist vielmehr nur diejenige Tabelle zum Abdruck gebracht worden, welche kurz das G e s a m m t ergebniss der Statistik enthält, indem in derselben sämmtliche ermittelten Durchschnittswerthe der verschiedenen Gruppen zum Ausdruck kommen, und zwar:

A. Durchschnittswerthe für die Auswechselung der Stahlschienen und für Schienenverlust, getrennt nach Geleisen auf Querschwellen und Langschwellen und

B. Durchschnittswerthe für die Abnutzung der Stahlschienen, in gleicher Weise getrennt nach Geleisen auf Querschwellen und Langschwellen.

Aus dieser Tabelle wurden wiederum ohne Rücksichtnahme auf Neigungen und Krümmungen die Durchschnittswerthe für die ausgewechselten und unbrauchbar gewordenen Stahlschienen ermittelt, welche auf 1 Million Tonnenkilometer entfallen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit werden die in dem Tarifheft E II aufgeführten Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Ludwigshafen am Rhein einerseits und Langendreer B. M. und Steele Rh. andererseits auf 0,84 *M.* und 0,83 *M.* berichtigt.

Köln, den 24. November 1890. (2590)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. In dem ab 1. k. Mts. gültigen Nachtrag III zum Tarif vom 1. August 1889 ist auf Seite 9 der Kleie-Ausnahmefrachtsatz für Schmalkalden-

Wels	in 1,97 *M.*
Wien (K. E. B. u. K. F. J. B.)	„ 2,47 „
Wien (Kaibhf.)	„ 2,53 „
Wien (Lagerhaus)	„ 2,47 „

pro 100 kg

zu berichtigen.

Meiningen, den 26. November 1890. (2591)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Hochwassers und dadurch entstandener Dammbrüche usw. hat der Verkehr auf unseren Strecken:

1. Troisdorf-Siegburg,
2. Troisdorf-Beuel,
3. Wissen-Morsbach,
4. Wahlscheid - Derschlag (einschl. Wahlscheid),
5. Immigrath-Opladen,
6. Duisburg-Oberhausen (K. M.),
7. Duisburg-Mülheim a. d. Ruhr (B. M.),
8. Haltern-Wesel,
9. Dingden-Bocholt,
10. Münster-Gronau

am 24. bezw. 25. d. Mts. eingestellt werden müssen, wovon wir mit Bezug auf § 14 Abs. 3 und 4 des Vereins-Wagenübereinkommens Mittheilung machen.

Dauer der Störung ist unbestimmt.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird demnächst veröffentlicht werden.

Köln, den 26. November 1890. (2592)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Durch das am 24. d. Mts. eingetretene Hochwasser der Ruhr, Diemel, Wupper und Lahn und deren Zuflüsse sind mehrere Dämme und Brücken erheblich beschädigt und Ueberschwemmungen eingetreten. Infolge dessen sind folgende Strecken für den Eisenbahnbetrieb noch gesperrt:

Kupferdreh - Nierenhof, Kettwig-Werden, Kupferdreh-Steele, Blankenstein-Herdecke, Hengstei-Westhofen, Arnsberg - Cassel, Barmen - Rittershausen-Beyenburg, Menden-Fröndenberg, Warburg-Welda, Hilchenbach-Vormwald, Wilhelmshütte-Wallau.

Der Verkehr wird, soweit angängig, über Hilfsrouten geleitet.

Elberfeld, den 25. November 1890. (2593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser auf der Strecke Sonneberg - Lauscha ist der Gesammtverkehr nach und von Blechhammer, Steinach und Lauscha bis auf weiteres eingestellt.

Meiningen, den 25. November 1890. (2594)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Weimar - Geraer Eisenbahn. Wegen Hochwasser und dadurch herbeigeführter Beschädigung der Saalebrücke ist der Gesammtverkehr auf der Strecke Jena W. G. Bhf. - Roda gesperrt. Zeitdauer unbestimmt.

Weimar, den 25. November 1890. (2595)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Am 24. November 1890 musste infolge mehrerer Dammrutschungen und einer Brückenunterwaschung der Gesammtverkehr auf der im Betriebe der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn stehenden L o k a l b a h n G r. P r i e s e n - W e r n s t a d t - A u s c h a eingestellt werden.

Die Dauer der Einstellung ist unbekannt.

Wien, am 25. November 1890. (2596)
Die Betriebsdirektion.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. In der hierseitigen Strecke Mostau - Nebanitz-Tirschnitz musste der Güterverkehr wegen Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser am 24. November d. J. eingestellt werden. Die Dauer dieser Verkehrsunterbrechung dürfte 14 Tage betragen.

Prag, am 26. November 1890. (2597)
Die Generaldirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 24. d. Mts. in Nr. 93 der Vereins - Zeitung (Inser. - Nr. 2560) bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Güter- und Personenverkehr auf unserer Strecke Lüdinghausen-Gronau wieder aufgenommen worden ist. Für den Verkehr auf der Strecke Dortmund - Derne gilt bis auf weiteres folgender Fahrplan:

8.0	2.10	6.50	↓	ab Dortmund an	↑	8.58	3.5	7.50
8.18	2 28	7.8	↓	an Derne ab	↑	8.45	2.50	7.35

Es bleibt somit nur noch die Strecke Derne - Lüdinghausen für den Gesammtverkehr gesperrt.

Dortmund, den 25. November 1890. (2598)
Die Direktion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Der Betrieb auf der Warstein - Lippstadter Eisenbahn ist am 24. November cr. infolge Hochwassers und Brückeneinsturzes für den Gesammtverkehr eingestellt gewesen. Am 25. November, Morgens 9 Uhr, wurde der Personen- und Stückgutverkehr wieder ganz aufgenommen. Wagenladungen dagegen werden erst von heute ab und zwar bis zur Fertigstellung eines provisorischen Geleises an der Unfallstelle vorläufig nur bis Belecke befördert.

Lippstadt, den 26. November 1890. (2599)
Die Betriebsdirektion.

5. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Adlershof für den Wagenladungs- und beschränkten Stück-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die bisher nur dem Personenverkehr dienende Station Adlershof auch für den Stück- und Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet und zwar mit der Einschränkung bis auf weiteres, dass Sendungen nach dieser Station nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme angenommen und Stückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden. Von demselben Tage ab gelten die im Staatsbahntarife Berlin - Breslau für den

Verkehr von Stationen des Bezirks Breslau nach Berlin, Görlitzer Bahnhof, und umgekehrt bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Blei etc., Zink etc. und Eisen etc. (Ausnahmetarife 3, 4 und 7), ferner die Ausnahmesätze für Blei etc., Zink etc. von Breslau, Märkischer und Oberschlesischer Bahnhof nach Berlin, Görlitzer Bahnhof, und umgekehrt, sowie die Ausnahmesätze für Braunkohlen etc. von Görlitz, Gr. Räschen, Langenöls, Olgaweiche, Muskau, Petershain, Senftenberg, Strassgräbchen und Weisswasser nach Berlin, Görlitzer Bahnhof im diesseitigen Lokal-Gütertarife (Ausnahmetarife 10, 11 und 12 A) in gleicher Höhe für Sendungen nach bezw. von Adlershof.

Nähere Auskunft ertheilen das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, sowie die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, im November 1890. (MG2600)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer, Kursk-Kiewer und Liebau-Romnyer Getreideverkehr. In den vom 15./27. September 1889 gültigen Theilen I des Ausnahmetarifs für Getreide usw. des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes, des Getreidetarifs für den Kursk-Kiewer Verkehr und des Getreidetarifs für den Libau-Romnyer Verkehr ist auf Seite 2 der erste Absatz der Beförderungsbedingungen von „Die Frachtsätze der nachstehenden usw." bis „gelangen." zu streichen und ist dafür zu setzen: „Die Frachtsätze dieses Tarifs kommen nur für solche Sendungen in Anwendung, für welche die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr spätestens innerhalb sechs Monate vom Tage der Ankunft auf der Bestimmungsstation an gerechnet, beigebracht werden. Soweit die Sendungen noch dem Zoll unterliegen, muss die seewärtige Ausfuhr unter zollamtlicher Kontrole erfolgen und solches bescheinigt sein."

Diese Aenderung tritt mit dem 10. Januar neuen Stils in Kraft.

Bromberg, den 26. November 1890. (2601)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Dezember d. J. wird die im diesseitigen Bezirk an der Strecke Köln-Neuss zwischen den Stationen Norf und Dormagen gelegene Haltestelle Nievenheim, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet war, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eingerichtet werden.

Köln, den 29. November 1890. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Auf Seite 12 des Nachtrags IX zu Heft 1 des Verbandstarifs ist die Fassung des Ausnahmetarifs 32, wie folgt, zu ändern:

a) Tabakslauge (ungebrauchte) (Tabaksextrakt, Tabakssauce);
b) Tabaksjauche (gebrauchte Tabakslauge), Tabakswasser.

Für die unter a genannte „ungebrauchte Tabakslauge" gelten die Sätze des Ausnahmetarifs unter b noch bis zum 15. Januar 1891, während für Tabaksjauche diejenigen unter b sofort angewendet werden.

Dresden, den 18. November 1890. (2603)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangen für den Güterverkehr zwischen den Stationen der früheren Saarbrücker- und Moselbahn, sowie den Stationen der Linien von Trier nach Euskirchen, von Gerolstein nach Ulflingen und von Lommersweiler nach Raeren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) einerseits und den Stationen Aywaille, Comblain-au-Pont, Hamoir, Stoumont und Tilff der Belgischen Staatsbahn andererseits anderweitige Frachtsätze über die Route über Ulflingen zur Einführung. Dieselben weisen gegenüber den bisherigen Sätzen grösstentheils Ermässigungen, in einigen Fällen, namentlich in der Wagenladungsklasse B und in den Ausnahmetarifen 1, 2 und 3 auch Frachterhöhungen auf, welche letztere erst am 15. Januar 1891 in Wirksamkeit treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 26. November 1890. (2604)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Dezember d. J. wird die Station Rakamaz der Ungarischen Staatseisenbahnen in den vom 20. Januar 1890 gültigen Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von diesseitigen Stationen nach Stationen der Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger und Ungarischen Staatseisenbahn etc. einbezogen. Bis zur Einführung besonderer Frachtsätze für die Station kommen für Sendungen nach derselben die im genannten Tarif für die Station Királytelek vorgesehenen Sätze zur Berechnung.

Breslau, den 26. November 1890. (2605)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortgewährung von Frachtermässigungen für Viehsendungen nach dem Oberschlesischen Hüttenrevier. Die bisherige Frachtermässigung von 25 % für die Beförderung von Rindvieh und von 50 % für die Beförderung von Schafen und Ziegen von Schlesischen Stationen der früheren Oberschlesischen und der Rechte Oderuferbahn nach dem Oberschlesischen Hüttenrevier und nach dem Kreise Tarnowitz, sowie die Frachtermässigung von 50 % für die Beförderung von Schweinen von Schlesischen und Posenschen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Berlin und Bromberg nach dem Oberschlesischen Hüttenrevier und nach und von Oppeln wird unter den in unseren Bekanntmachungen vom 13. August, 13. November, 30. Dezember 1889, 10. Februar und 17. März 1890 angegebenen Voraussetzungen und Bedingungen bis Ende Dezember 1891 weitergewährt.

Breslau, den 25. November 1890. (2606)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die an der Bahnstrecke Elsenau-Rogasen zwischen Elsenau und Rombschin gelegene Haltestelle Stempuchowo wird für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr in die Staatsbahn-Verbandtarife Bromberg-Breslau und Bromberg-Berlin und in die Ausnahmetarife für Oberschlesische und Niederschlesische Steinkohlen mit der Maassgabe einbezogen, dass Sendungen von Stempuchowo nur in Frachtüberweisung, nach Stempuchowo nur frankirt zur Beförderung gelangen dürfen und Nachnahmebelastung in beiden Richtungen ausgeschlossen ist.

Hinsichtlich der bei der Frachtberechnung für den allgemeinen Verkehr zu Grunde zu legenden Kilometerentfernungen ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Elsenau, Rombschin und Stempuchowo sowie unser Tarifbüreau, bis zur Herausgabe der betreffenden Tarifnachträge — am 1. Januar k. J. — nähere Auskunft.

Die Fracht für Kohlensendungen aus dem Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlenrevier wird nach den für Rombschin geltenden Ausnahme-Tarifsätzen berechnet.

Bromberg, den 20. November 1890. (2607)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher betheiligten
Verwaltungen.

Mit Einführung des demnächst zur Ausgabe gelangenden neuen Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen der Württembergischen Staatsbahnen und denen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn werden die im Heft 5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1890 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mengen einerseits und Rappoltsweiler und den nördlich davon gelegenen diesseitigen Stationen andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Sigmaringen einerseits und Neubreisach, Rennweier und den nördlich davon gelegenen diesseitigen Stationen andererseits ausser Kraft gesetzt.

Sendungen von und nach Mengen und Sigmaringen werden alsdann zu den für die Württembergischen Stationen gleichen Namens bestehenden Frachtsätzen abgefertigt. Falls der neue Elsass-Lothringisch-Württembergische Gütertarif vor dem 15. Januar d. J. in Kraft tritt, kann die Anwendung der im Südwestdeutschen Tarifheft 5 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze bis zu diesem Tage beansprucht werden.

Strassburg, den 21. November 1890. (2608)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ermässigung der Ausnahmetarife für Braunkohlen-Briquettes nach den Deutschen Nord- und Ostsee-Hafenplätzen. Am 1. k. Mts. treten anderweite ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für Braunkohlen-Briquettes (Darrsteine und Nasspresssteine) in Ladungen von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger von den Grubenstationen der Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg nach den Hafenstationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin und Hannover, sowie der Oldenburgischen Staats-, der Lübeck-Büchener, der Mecklenburg. Friedrich Franz- und der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen, sowie die Tarifbüreaus der vorbezeichneten Verwaltungen.

Magdeburg, den 25. November 1890. (2609)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember 1890 tritt für den Verkehr zwischen Württembergischen Stationen und südlichen Stationen des Königl. Eisenbahn-Direktion Köln (linksrheinische) ein neues Tarifheft in Kraft, welches als Theil II, Heft 4 zum Süddeutschen Verbands-Gütertarif (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) zur Ausgabe gelangt.

Durch dasselbe wird der seitherige Theil II, Heft 4 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) vom 1. April 1883

nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

München, den 22. November 1890. (2610)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Saarbrücken-Bayerischer Tarif vom 1. Juni 1883. Für die Beförderung von Thomasphosphatmehl in Ladungen von 10 000 kg wird von Neunkirchen nach Türkheim der Frachtsatz von 1,05 ℳ für 100 kg eingeführt.

München, den 21. November 1890. (2611)
Generaldirektion
der K. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr von und nach Sosnowice W. W. Für Gütersendungen nach Sosnowice W. W., welche zur Weiterbeförderung nach den bei dieser Station gelegenen Nebenstationen der Warschau-Wiener Eisenbahn Milowice, Gzichow und Niwka bestimmt sind, bezw. für Gütersendungen von Sosnowice W. W., welche von diesen Nebenstationen herrühren, werden vom 20. November d. J. ab in sämmtlichen Verkehren, an denen die Station Sosnowice betheiligt ist, die für Sosnowice W. W. loco bestehenden Frachtsätze nach Kürzung um nachstehende Beträge erhoben:

bei Eilgut um . . . . . . 0,25 ℳ (einschliesslich der Russischen Staatssteuer).
„ Stückgut und Wagenladungsklasse A 1 um . . . 0,10 „
„ allen übrigen Tarifklassen und Ausnahmetarifen um . 0,06 „
pro 100 kg.

Die niedrigeren Frachtsätze des Tarifs für den direkten Güterverkehr nach Sosnowice W. W. vom 1. Oktober 1888 finden auf Gütersendungen nach jenen Nebenstationen keine Anwendung.

Breslau, den 26. November 1890. (2612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 22 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen (Theil II) und Aufhebung von Tarifsätzen.

Gleichzeitig kommt der Nachtrag 1 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juni 1889 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen zum Vorworte und den besonderen Bestimmungen enthält.

Beide Nachträge sind bei den Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 25. November 1890. (2613)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Dezember 1890 tritt zu den Tarifheften A I bis IV und C I je ein Nachtrag (II bezw. I) in Kraft, enthaltend Tarifkilometer und Frachtsätze für mehrere in den Verband neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Badischen Staatsbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Die neuen Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den neu aufgenommenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg, Schwetzingen, Heidingsfeld, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Sigmaringen, Schiltach und Villingen der Badischen Staatsbahn sowie Bensheim und Darmstadt der Hessischen Ludwigsbahn andererseits finden gleichmässig Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn, der Württembergischen Staatsbahn und der Bayerischen Staatsbahn.

Ferner ist die Tarifentfernung Mülheim a/d. Ruhr B. M.-Colmar auf 491 km berichtigt worden.

Köln, den 26. November 1890. (2614)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschles. Steinkohlen und Koks nach Stationen der Königl. Sächs. Staatsbahnen und Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 20. März 1889. Einführung eines Nachtrages I. Mit 10. Dezember 1890 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag I in Wirksamkeit. Derselbe enthält neue, sowie theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze nach Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen, Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes (Titelblatt und Vorwort) und endlich einen Kilometerzeiger.

Wien, am 25. November 1890. (2615)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. (Einführung eines Lokal-Gütertarifes für die Lokalbahn Laibach-Stein.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der in Staatsbetrieb zu übernehmenden Lokalbahn Laibach-Stein gelangt ein Tariftheil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für die Eilgüter und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der genannten Lokalbahn zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei der K. K. Generaldirektion (kommerzielle Abtheilung) in Wien, sowie bei der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Villach bezogen werden.

Wien, am 15. November 1890. (2616)
K. K. Generaldirektion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 kommt der I. Nachtrag zum „Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft I Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Januar 1890" zur Einführung.

Derselbe enthält eine Aenderung der Zusatzbestimmung a zu § 25 des Betriebsreglements und einen neuen ermässigten Gepäcktarif. (2617)

München, den 24. November 1890.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

7. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Koks. Die Lieferung von 1 700 000 kg Stückkoks zur Heizung der Lokomotiven für 1890/91 soll vergeben werden. Termin hierzu steht am 11. Dezember 1890, Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36 an. Angebote sind versiegelt und postfrei mit Aufschrift: „Angebot auf Koks" an dasselbe einzureichen. Die Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis einschliesslich den 26. Dezember 1890.

Breslau, den 26. November 1890. (2618)
Materialienbüreau.

8. Offene Stellen.

Offene Werkmeisterstelle. In unserer hiesigen Hauptwerkstatt ist die Stelle des Werkmeisters für Wagenbau, Schmiede und Weichenbau neu zu besetzen. Gehalt 2 300 bis 3 000 ℳ und regelmässige jährliche Remunerationen von einigen hundert Mark. Dienstwohnung gegen 260 ℳ Miethe.

Geeignete Bewerber mit Erfahrungen im Eisenbahn-Wagenbau wollen sich unter Vorlage eines Lebenslaufs und ihrer Zeugnisse, sowie unter Angabe des Zeitpunktes des möglichen Dienstantrittes bei uns melden. Erwünscht, obwohl nicht unerlässliche Bedingung, ist erworbene Qualifikation als Lokomotivführer bezw. in Preussen bestandene Prüfung als Werkmeister für Lokomotiv- und Wagenbau.

Lübeck, im November 1890. (2619)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-
gesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 95. 1890.

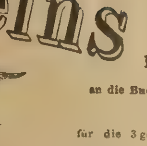
Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 90

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Dezember 1890.

Inhalt:

Bemerkungen zur Englischen Eisenbahnstatistik.

Vom Regierungs-Baumeister Kemmann.

(Fortsetzung aus Nr. 94.) *)

C. Auszug aus den statistischen Zusammenstellungen des Handelsamtes für Grossbritannien.

Die statistischen Nachweisungen über das Anlagekapital, den Personen- und Güterverkehr, ferner die Betriebskosten, sowie den Stand der Betriebsmittel der Englischen Bahnen zum Theil für die einzelnen Königreiche England mit Wales, Schottland und Irland getrennt, werden in alljährlichen „Allgemeinen Berichten" (General Reports to the Board of Trade in regard to the share and loan capital etc.) der Oeffentlichkeit übergeben. Auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1871 werden die Angaben, nach denen diese Zusammenstellungen seitens des Handelsamtes angefertigt werden, nach gleichen Gesichtspunkten und übersichtlich geordnet von den Bahnen eingereicht, während die aus früheren Jahren vorhandenen Nachweisungen so gut als möglich nach den halbjährlichen Berichten der Gesellschaften ermittelt werden mussten. Im folgenden ist ein Auszug aus den Handelsamtsberichten für die Jahre 1871, 1876, 1881, 1886 und 1889 mitgetheilt, dessen Anordnung derjenigen der Berichte entspricht und die früher erörterten Mängel der Englischen Eisenbahnstatistik deutlich erkennen lässt, indessen andererseits auch Zeugniss ablegt von der unendlichen Rührigkeit des Englischen Verkehrswesens und der bedeutenden Höhe der Anlagekapitalien. Die Zusammenstellung liefert in ihrer Art ein übersichtliches Bild der Entwickelung der Englischen Bahnen, wenn man nicht die strengen Forderungen des Statistikers an dieselbe stellt. Die sämmtlichen Angaben sind auf die hier zu Lande üblichen Gewichts- und Maasseinheiten, sowie die Deutsche Geldwährung umgerechnet worden, wobei 1 Penny (1 d) = $8^1/_3$ ₰, ferner rund 1 Pfund Sterling (1 £) = 20 ℳ, 1 Shilling (1 sh) = 1 ℳ, 6 pence (6 d) = 50 ₰, 1 Englische Meile = 1 609 m und 1 t = 1 000 kg angenommen worden sind (1 Englische Tonne hat genau 1 016,06 kg).

In Tabelle I ist die Betriebslänge der Bahnen angegeben. Man erkennt, wie die Ausdehnung der Schottischen und Irischen Linien ganz bedeutend gegen die der Englischen Bahnen zurücktritt, wie ferner die Zunahme in späteren Jahren allmählich etwas abgenommen hat. Die Zahl der eingeleisigen Linien ist recht beträchtlich und betrug im Jahre 1889 rund 14,600 km gegen rund 17,500 km zwei- und mehrgeleisige Linien bei einer gesammten Bahnlänge von rund 32,000 km.

Das Anlagekapital ist in Tabelle II nach der verschiedenen Art der Erhebung getrennt angegeben als gewöhnliches Kapital (ordinary capital), garantirtes und Vorzugskapital (gua-

*) Im I. Theil des vorliegenden Aufsatzes, abgedruckt in Nr. 94 S. 917 letzter Absatz 2. Zeile von oben ist statt (Zug-miles) zu lesen (train-miles).

ranteed and preferential capital) und Anleihen und schwebende Schulden (loans and debenture stock). Das Gesammtkapital betrug im Jahre 1889 rund 17,5 Milliarden Mark, von welchem 37 % durch Ausgabe von Aktien, ebensoviel durch Ausgabe von Obligationen, der Rest mit 26 % durch Anleihen und Schuldverschreibungen beschafft worden sind. Man ersieht, dass der Betrag des gewöhnlichen zu dem des Vorzugskapitals (einschl. der Anleihen und Schulden) stetig abgenommen hat. Eine Gesellschaft, welche angemessene Dividenden auf ihr gewöhnliches Aktienkapital zahlt, hat es leicht, durch Ausgabe von Obligationen und Schuldverschreibungen Kapitalien zu billigem festen Zinsfuss zu erhalten und diejenigen Gesellschaften, welche gar keine oder nur geringe Dividenden zahlen, sind gezwungen, zur Ausgabe derartiger Vorzugswerthe überzugehen, wenn sie schwerere Opfer vermeiden wollen. Doch ist dies eine Frage, welche die Antheilhaber allein berührt, und mit dem allgemeinen Interesse nichts zu thun hat. Die Zunahme des Gesammtkapitals ist allmählich etwas geringer geworden, während der auf das Kilometer entfallende Betrag gewachsen ist. Letzteres kann nicht Wunder nehmen, wenn man bedenkt, dass im Laufe der Zeit dem sorgfältigen Ausbau der Linien, der Ausstattung der Betriebsmittel und den Sicherungsanlagen mehr und mehr die Aufmerksamkeit zugewendet worden ist.

Die in Tabelle III angegebenen durchschnittlichen Zinsbeträge und Interessesätze, welche auf jede Kapitalgattung erstattet worden sind, stimmen mit der Wirklichkeit insofern nicht ganz überein, als einige Gesellschaften bei anderen Bahnen einen Theil ihrer Kapitalien angelegt haben. Während nach dieser Tabelle im Jahre 1889 rund 757 Millionen Mark als Zinsbeträge angesetzt sind, beträgt der Reinertrag aus dem Jahresbetrieb noch nicht 740 Millionen Mark. Die Zahlen behalten indessen zu Vergleichszwecken ihren Werth. Die durchschnittliche Verzinsung des Gesammtkapitals ist im Laufe der Zeit mit den steigenden Anforderungen an den Betrieb etwas gefallen. Die Interessesätze auf das Vorzugskapital konnten, wie schon erwähnt, niedriger gehalten werden, demzufolge blieb für den gewöhnlichen Aktionär das Ergebniss im allgemeinen ein befriedigendes. Wenn auch in Jahren wirthschaftlichen Rückganges gerade das gewöhnliche Kapital am meisten betroffen wird (vgl. die Angaben für das Jahr 1886), so fällt demselben andererseits der Löwenantheil aus dem Gewinne besserer Jahre zu.

Die Betriebseinnahme und Ausgabe ist in Tabelle IV im grossen und ganzen zusammengefasst. In den Tabellen V und VI ist die Einnahme nach den Verkehrsarten getrennt behandelt. Hinsichtlich der Einnahme aus dem Personenverkehr ist die Entwickelung des Verkehrs in der III. Wagenklasse von ausserordentlichem Einfluss gewesen, namentlich seit die Mittellandbahn im Jahre 1872 dazu überging, Reisende III. Klasse auch mit den Schnellzügen zu befördern.*) Bereits vor jener Zeit wies das Handelsamt nachdrücklich darauf hin, wie die Bahnen gerade die Entwickelung dieser Wagenklasse mehr ins Auge fassen möchten. In dem allgemeinen Bericht für das Jahr 1870 ist folgendes ausgeführt:

> „Die Dehnbarkeit des Verkehrs in der III. Klasse hat sich als so bedeutend erwiesen, und die Einnahmen daraus haben im Vergleich mit den anderen Klassen solche Bedeutung gewonnen, dass es eine Frage von Bedeutung ist, zu erwägen, ob, durch welche Mittel und in welchem Verhältniss die Einnahmen aus diesem Verkehr noch weiter gesteigert werden können. Zur Zeit wird dieser Verkehr unzweckmässig gehandhabt — zu ungelegenen Stunden, mit zu geringer Geschwindigkeit; in vielen Fällen ist eine Durchreise in 24 Stunden, oder die Rückkehr an demselben Tage nicht möglich und es ist wahrscheinlich, dass die Bahnen mehr noch durch Gewährung besonderer Erleichterungen, als durch Ermässigung der Fahrpreise grössere Vortheile für sich selbst zu erzielen, und gleichzeitig dem Lande mehr Gutes zu erweisen vermöchten, als in jeder anderen Weise.“ Und weiter: „Das System der Ausflugszüge weist bis zu einem gewissen Grade darauf hin, was sowohl im Interesse der Bahnen als zur Bequemlichkeit der Reisenden III. Klasse geschehen kann. Gegen das System ist zur Zeit einzuwenden, dass mehr Bedienstete als nöthig eingestellt, schlechte Betriebsmittel und unzureichende Betriebsführung angewendet werden. Wird mehr Regelmässigkeit in das System gebracht und dasselbe erweitert, indem mehr Arbeiterzüge morgens und abends von und nach den Arbeitsstätten abgefertigt werden, insbesondere auch im ganzen Lande das Reisen in der III. Klasse verbilligt und verbessert wird, so dürfte dem Verkehr in dieser Wagenklasse ein Aufschwung gegeben werden, welcher die Ergebnisse des vorliegenden Berichts, erstaunlich wie sie an sich schon sind, vollständig in den Schatten stellen würde.“

Diesen Mahnungen sind die Gesellschaften denn auch, wie die statistischen Nachweisungen zeigen, in umfassendem Maasse nachgekommen. Der Verkehr in der I. und II. Klasse (ausschliesslich des Zeitkartenverkehrs) hat von Jahr zu Jahr abgenommen, während derjenige in der III. Klasse über alle Maassen angeschwollen ist. Im Jahre 1889 betrugen die Einnahmen aus dem Verkehr in der I. Klasse rund 64 Millionen Mark, in der II. Klasse rund 54 Millionen, in der III. Klasse dagegen rund 396 Millionen. Allerdings sind zu Gunsten der oberen Klassen noch rund 44 Millionen Mark Einnahmen aus dem Zeitkartenverkehr (season and periodical tickets) aufzuführen, welcher für die III. Klasse, für welche Zeitkarten nicht ausgegeben werden, nicht in Frage kommt. Wenn die Tabellen einen stärkeren Abfall der Einnahmen II. Klasse gegenüber denjenigen I. Klasse nachweisen, so ist dies darauf zurückzuführen, dass die II. Klasse auf mehreren Bahnen, zuerst der Mittellandbahn, dann auf anderen und neuerdings auf einigen Schottischen Bahnen (Glasgow und Südwest, Stadt Glasgow Unionbahn vgl. Tabelle VI unter b) abgeschafft worden ist. In Tabelle VIII ist die Zahl der gefahrenen Personen zu ersehen. Von den im Jahre 1889 auf gewöhnliche Fahrkarten beförderten 775 Millionen Reisenden sind 30 Millionen in der I., 63 Millionen in der II. und 682 Millionen in der III. Klasse befördert worden, wobei allerdings auf die bereits früher erörterte Art der Ermittelung dieser Zahlen hinzuweisen ist. Aber auch hiervon abgesehen, würde sich die genaue Zahl der Reisen nicht ermitteln lassen, da die Benutzung der Zeitkarten sich nicht genau beziffern lässt. In dem Zeitkartenverkehr sind auch die Arbeiterkarten (workmens tickets) inbegriffen. Aus dem Gepäck-, Vieh- und Postverkehr wurden im Jahre 1890 noch fernere 95 Millionen Mark erzielt.

Im Güterverkehr werden die grössten Einnahmen aus dem allgemeinen Güterverkehr (general merchandise traffic) hergeleitet, welcher im Jahre 1889 rund 454 Millionen Mark einbrachte. Der Verkehr der Mineralklasse (mineral traffic) steht hiergegen wesentlich zurück. Derselbe trug 1889 rund 341 Millionen Mark ein. Der Viehverkehr, soweit lebende Thiere mit Güterzügen befördert werden, ist in seiner Einträglichkeit — 27 Millionen Mark im Jahre 1889 — im Laufe der Jahre im wesentlichen unverändert geblieben, während der übrige Güterverkehr erheblich gewachsen ist, wenn man von dem wirthschaftlichen Niedergang in den Jahren 1883—1885 absieht. Die Zunahme des Güterverkehrs ist im übrigen in Tabelle VI unter B genauer ersichtlich. Daselbst ist auch angegeben, dass die auf den Personen- und Güterverkehr entfallenden Einnahmen dasselbe Gesammtverhältniss von 44:56 im Laufe der Jahre fast unverändert beibehalten haben, welches auch den Verkehrsverhältnissen von England und Wales entspricht, während in Schottland der Güterverkehr noch weiter über den Personenverkehr hinausgeht, wogegen in Irland der Personenverkehr den Güterverkehr

*) Seit einigen Wochen lässt die Westbahn Reisende III. Klasse auch beim „Flying Dutchman“ und seinem Gegenzuge zu. Nunmehr sind Reisende III. Klasse nur noch bei den „Festlandeilzügen“ (Continental Expresses), deren Anschlusszüge auf dem Festlande bekanntlich zur Zeit noch keine III. Wagenklasse führen, ausgeschlossen, von einigen besonderen Fällen abgesehen.

hinsichtlich der Einnahmen übersteigt. Im Güterverkehr wurden im Jahre 1889 gefahren (vgl. Tabelle VIII): 212 Millionen Tonnen der Mineralklasse und 86 Millionen Tonnen der allgemeinen Waarenklasse angehörige Güter.

Während im Personenverkehr ein Fallen der Einnahmen nicht eingetreten ist, ist eine Abnahme im Güterverkehr in den Jahren 1883—1885 wahrzunehmen, wenn dieselbe auch nicht bedeutend ist. Im grossen und ganzen sind indess die Einnahmen aus dem Güterverkehr in grösserem Maasse gestiegen, wie diejenigen aus dem Personenverkehr. Die auf diese Verkehre bezüglichen Zahlen geben ein deutliches Bild von den wirthschaftlichen Zuständen des ganzen Landes und ergänzen in dieser Hinsicht die über den Import und Export geführte Statistik in geeigneter Weise, was deshalb besonders wünschenswerth ist, weil deren Klarheit unter den Preisschwankungen erheblich leidet.

Tabelle IX enthält die auf das Zugkilometer, sowie das Kilometer mittlerer Betriebslänge entfallenden Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr. Die ersteren Einnahmen zeigen im allgemeinen eine fallende, die letzteren eine steigende Tendenz. Diese Thatsachen deuten im Hinblick auf die gesteigerten Einnahmen an, dass die Bahnen im Laufe der Zeit für dasselbe Geld mehr Arbeit geleistet haben.

Die Betriebskosten, welche in Tabelle IV im grossen und ganzen, in Tabelle X nach den unter dem Abschnitt A angegebenen Gesichtspunkten im einzelnen nachgewiesen sind, und zwar in der auf 1 Zugkm bezw. 1 km mittlerer Betriebslänge sich ergebenden Höhe, zeigen naturgemäss eine durchaus steigende Tendenz, wie dies nach dem beständigen Anwachsen des Verkehrs nicht anders erwarten werden kann. Im Jahre 1889 betrugen dieselben rund 771 Millionen Mark, gegenüber einer Roheinnahme von 1,474 Milliarden Mark, d. i. 52,3 % der Roheinnahme. Die Zunahme im vergangenen Jahre ist allerdings als eine aussergewöhnliche zu bezeichnen, was durch die Schwankungen in den Materialpreisen und die hohen Arbeitslöhne herbeigeführt worden ist. Den weit höheren Einnahmen, sowie der geringeren Vermehrung des Anlagekapitals im letzten Jahre ist es zuzuschreiben, dass der Prozentsatz, welchen die Betriebsausgabe von der Einnahme bildet, im wesentlichen derselbe blieb, wie in früheren Jahren, und Ueberschüsse für eine befriedigende Dividende gelassen hat.

Die gesammten Betriebskosten für das Zugkilometer sind, wie Tabelle X zeigt, auf dem Stande von 1871 wieder angelangt — 1,57 ℳ für das Kilometer — während sie in der Zwischenzeit nicht unerheblich gestiegen waren. Für das Kilometer der mittleren Betriebslänge ist ein gleich günstiges Ergebniss nicht erzielt worden. Im allgemeinen herrscht eine gewisse Uebereinstimmung im Steigen und Fallen zwischen der zugkilometrischen Ausgabe und Einnahme. Wie schon bemerkt, liegt die Hauptzunahme der Ausgabe im Jahre 1889 in den vergrösserten Kosten für Löhne und Materialien. Dieselbe äussert sich vorwiegend unter den in den Abschnitten a, b und d der Tabelle X — Bahnunterhaltung, Lokomotivkraft, Verkehrskosten — in der letzten Spalte aufgeführten Kosten, während unter c und e gegen das Jahr 1888, welches in der Tabelle nicht mit aufgeführt ist, einige Ersparnisse zu verzeichnen sind. Die Unfallentschädigungen haben dagegen im Jahre 1889 einen besonders hohen Betrag erreicht. Letztere sind zusammen mit den Kosten für Beschädigung von Gütern, Rechtsbeistand und Parlamentskosten unter „Vermischtes" zusammengefasst, wo auch noch einige sonstige Nebenkosten Berücksichtigung finden.

Die Zahl der im Jahre 1889 vorhanden gewesenen Betriebsmittel ist in Tabelle X sowohl in absoluter Zahl wie für das Kilometer der Betriebslänge nach den einzelnen Gattungen genauer angegeben. Es möge zum Schluss nur noch eine kurze übersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Ergebnisse für das Jahr 1889 Platz finden. In diesem Jahre betrugen:

1.	Die Betriebslänge der Bahnen	32 095 km
2.	Das Anlagekapital:	
	a) insgesammt	17 531 903 320 ℳ
	b) für das Kilometer Betriebslänge	546 250 „
3.	Das gewöhnliche Kapital	6 524 591 160 „
4.	Die Einnahmen:	
	a) aus dem Personenverkehr	652 614 480 ℳ
	b) aus dem Güterverkehr	821 726 660 „
	c) aus anderen Quellen	66 159 200 „
	Zusammen	1 540 500 340 ℳ
5.	Die Betriebsausgabe	801 882 320 „
6.	Also die Reineinnahme	738 618 020 ℳ
7.	Die Einnahme für das Zugkilometer aus dem Personen- und Güterverkehr	3,04 ℳ
8.	Die Ausgabe für das Zugkilometer ausschl. Hafenkosten usw.	1,57 „
9.	Also die Reineinnahme für das Zugkilometer	1,47 ℳ
10.	Die Reineinnahme in Hunderttheilen des Anlagekapitals	4,06 %
11.	Die Dividende auf das gewöhnliche Kapital	4,22 „

I. Betriebslänge der Bahnen in Kilometer.

	1858	Ende 1871	Ende 1876	Ende 1881	Ende 1886	Ende 1889
In England und Wales	—	17 414	19 242	20 555	21 953	22 581
„ Schottland	—	4 073	4 373	4 698	4 850	5 020
„ Irland	—	3 190	3 462	3 918	4 224	4 494
	15 314	24 677	27 077	29 171	31 027	32 095
davon zwei- und mehrgeleisig	—	13 382	14 716	15 846	16 897	17 460
eingeleisig	—	11 295	12 361	13 325	14 130	14 635

II. Eingezahltes Kapital in Mark.

Jahr	Gewöhnliches Kapital	In pCt. des Gesammtkapitals	Garantirtes u. Vorzugskapital		Anleihen u. schwebende Schulden		Zusammen	Auf 1 km Betriebslänge
	Betrag in 1 000*)		Betrag*)	%	Betrag*)	%	Betrag*)	
1858	3 636 456	56	1 237 091	19	1 633 763	25	6 507 510	424 910
1871	4 605 003	42	3 461 037	31	2 987 562	27	11 053 642	447 890
1876	5 240 177	40	4 578 160	35	3 345 958	25	13 164 296	486 180
1881	5 518 871	37	5 699 311	38	3 692 534	25	14 910 563	511 143
1886	6 104 042	37	6 289 034	38	4 173 811	25	16 566 885	533 950
1889	6 524 591	37	6 548 932	37	4 458 380	26	17 531 903	546 250

III. Betrag der Dividende im ganzen und auf das Hundert in Mark.

Jahr	Auf gewöhnliches Kapital		Auf garantirtes und Vorzugskapital		Auf Anleihe und schwebende Schulden		Zusammen	
	Betrag*)	%	Betrag*)	%	Betrag*)	%	Betrag*)	%
1858	—	—	59 875	4,84	73 188	4 48	133 063	4,63
1871	—	5,07	156 324	4.51	128 797	—	285 121	4.42
1876	236 797	4,52	205 194	4,48	142 490	4,26	584 482	4,44
1881	256 962	4,66	244 492	4.29	155 655	4,22	657 109	4,41
1886	240 786	3 94	260 519	4,14	174 558	4,18	675 863	4.08
1889	304 198	4,66	269 681	4,12	183 175	4,11	757 054	4,32

*) Bei den mit * bezeichneten Rubriken sind aus typischen Gründen die Beträge abgerundet in 1 000 unter Fortlassung der Hunderte mitgetheilt worden. Die Redaktion.

IV. Gesammteinnahme und Betriebsausgabe der Eisenbahnen, sowie die aus dem Betriebe erzielte Reineinnahme in Mark.

Jahr	Roh-einnahme	Betriebsausgabe insgesammt und in Hunderttheilen der Einnahme		Reine Betriebseinnahme insgesammt und in Hunderttheilen des gesammten Aktien- und Anleihekapitals	
		Betrag	%	Betrag	%
a) England und Wales.					
1858	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—
1876	1 010 083 040	550 077 660	54,5	460 005 380	4 22
1881	1 098 496 240	571 545 640	52,0	526 951 600	4 27
1886	1 131 783 660	597 903 600	52.8	533 880 060	3,88
1889	1 253 836 340	659 440 900	52,6	504 395 440	4,11
b) Schottland.					
1858	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—
1876	133 538 860	70 055 620	52,5	63 582 340	3,84
1881	139 334 220	73 004 800	52,4	66 329 420	3,50
1886	145 470 220	73 987 720	50,9	71 482 500	3,42
1889	160 652 800	79 250 320	49.3	81 402 480	3,51
c) Irland.					
1858	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—
1876	54 735 460	29 321 300	53.6	25 414 160	4.14
1881	52 029 540	29 464 560	56 6	22 559 980	3 29
1886	45 053 660	30 318 120	55.1	24 735 540	3.40
1889	59 852 000	32 815 900	54 8	27 036 100	3,65
d) Vereinigtes Königreich.					
1858	479 135 020	234 776 140	49.0	—	3.75
1871	942 151 160	452 640 920	48 4	—	4 43
1876	1 198 357 360	649 454 580	54 2	548 902 780	4,17
1881	1 289 860 000	674 020 000	52 3	615 840 000	4 13
1886	1 332 307 540	702 209 440	52.7	630 098 100	3 80
1889	1 474 341 140	771 507 120	52 3	702 834 020	4,01

V. Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr in Mark, sowie ihre reine und auf das Hundert bezogene Zunahme.

Jahr	Personenverkehr			Güterverkehr			Zusammen		
	Einnahme	Zunahme	%	Einnahme	Zunahme	%	Einnahme	Zunahme	%
1858	233 958 120	—	—	245 176 900	—	—	479 135 020	—	—
1861	266 529 500	32 571 380	12,2	304 777 600	59 600 700	19,5	571 307 100	92 172 080	16.1
1866	347 918 500	81 389 000	23,4	415 368 580	110 590 980	26,6	763 287 080	191 979 980	25 2
1871	412 451 600	64 533 100	15,6	529 699 560	114 330 980	21,6	942 151 160	178 864 080	19.0
1876	523 271 020	110 819 420	21,2	675 086 340	145 386 780	21,5	1 198 357 360	256 206 200	21,4
1881	553 840 000	30 568 980	5 5	736 020 000	60 933 660	8,3	1 289 860 000	91 502 640	8 1
1886	604 898 760	51 058 760	8.4	727 408 780	— 8 611 220	— 1.2	1 332 307 540	42 447 540	3,2
1889	652 614 480	47 715 720	7,3	821 726 660	94 317 880	13,0	1 474 341 140	142 033 600	10,7

VI. Von den Einnahmen entfallen im einzelnen auf (in Mark)

Jahr	A. Personenzüge					Uebergepäck, Packete, Wagen, Pferde, Hunde und Post	Zusammen einschl. der nicht klassifizirten Einnahmen
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse und Parlamentszüge	Zeitkarten (season and periodical tickets)	zusammen		
a) England und Wales.							
1858	51 643 260	62 094 520	58 108 780	3 937 060	175 783 620	21 885 780	197 669 400
1871	70 082 480	91 926 340	133 859 420	13 577 220	309 445 460	39 486 420	349 008 940
1876	76 392 060	62 439 700	232 484 700	21 214 100	392 460 560	50 723 300	443 248 460
1881	62 778 440	59 558 860	264 651 700	26 801 980	413 791 780	57 737 420	471 528 200
1886	52 012 560	48 393 660	31 171 716 160	33 643 160	445 765 540	69 659 180	515 424 720
1889	52 718 740	46 799 640	339 974 360	38 857 000	478 349 740	77 135 940	555 485 680
b) Schottland.							
1858	5 004 060	3 497 700	9 451 960	336 080	18 289 800	2 346 200	20 636 000
1871	7 592 520	5 362 160	19 028 260	1 411 500	33 394 440	4 997 620	38 392 060
1876	9 639 520	4 587 840	27 598 020	2 232 960	44 058 340	7 086 520	51 144 860
1881	9 100 720	3 344 280	30 232 240	2 658 340	45 335 580	8 470 540	53 806 120
1886	7 771 460	2 009 140	36 060 220	3 421 440	49 262 260	10 561 020	59 823 280
1889	7 605 800	930 060	40 532 480	3 950 560	53 018 900	11 873 080	64 891 980
c) Irland.							
1858	3 409 440	4 955 320	4 763 100	323 640	13 451 500	2 201 180	15 652 680
1871	5 287 160	6 062 200	9 418 400	646 840	21 414 600	3 636 000	25 050 600
1876	5 363 840	6 154 780	12 236 500	880 600	24 635 720	4 241 980	28 877 700
1881	4 200 840	5 996 860	12 656 060	959 880	23 813 640	4 692 040	28 505 680
1886	3 455 300	6 069 480	13 591 280	977 960	24 094 020	5 556 740	29 651 760
1889	3 426 000	6 364 980	15 202 040	1 111 800	26 104 820	6 132 000	32 236 820
d) Vereinigtes Königreich.							
1858	60 056 760	70 547 540	72 323 840	4 596 780	207 524 920	26 433 160	233 958 080
1871	82 962 160	103 350 700	162 306 080	15 635 560	364 254 500	48 120 040	412 451 600
1876	91 325 420	73 182 320	272 319 220	24 327 660	461 154 620	62 051 800	523 271 020
1881	76 080 000	68 900 000	307 540 000	30 420 000	482 940 000	70 900 000	553 920 000
1886	63 239 320	56 472 280	361 367 660	38 042 560	519 121 820	85 776 940	604 898 760
1889	63 750 540	54 094 680	395 708 880	43 919 360	557 473 460	95 141 020	652 614 480

Jahr	B. Güterzüge				A und B zusammen	Vom Hundert entfallen auf den	
	Mineralienklasse	allgemeine Waarenklasse	lebende Thiere	zusammen einschl. der nicht klassifizirten Güter		Personen- Verkehr	Güter- Verkehr
	a) England und Wales.						
1858	66 702 440	132 751 700	7 758 360	207 212 500	404 881 900	49	51
1871	172 214 260	261 135 400	14 489 280	447 838 940	796 847 880	44	56
1876	229 936 980	320 170 160	16 727 440	566 834 580	1 010 083 040	44	56
1881	265 766 840	346 340 280	14 846 800	626 953 920	1 098 482 120	43	57
1886	259 811 360	338 872 920	17 652 340	61 635 894	1 131 783 660	46	54
1889	295 836 560	384 914 460	17 599 640	698 350 660	1 253 836 340	44	56
	b) Schottland.						
1858	13 857 860	15 308 060	936 740	30 102 660	50 738 660	41	59
1871	27 210 200	32 631 700	2 595 680	62 437 640	100 829 700	38	62
1876	38 967 900	39 604 020	3 460 760	82 394 000	133 538 860	38	62
1881	39 187 960	42 670 640	3 423 620	85 528 100	139 334 220	39	61
1886	38 305 720	43 437 940	3 903 280	85 646 940	145 470 220	41	59
1889	42 329 300	49 289 040	4 142 480	95 760 820	160 652 800	40	60
	c) Irland.						
1858	360 920	6 167 960	1 332 860	7 861 740	23 514 420	66	34
1871	1 160 540	14 596 320	3 666 120	19 422 980	44 473 580	56	44
1876	1 499 380	19 927 620	4 430 760	25 857 760	54 735 460	53	47
1881	2 365 200	17 349 080	3 809 580	23 523 860	52 029 540	55	45
1886	2 431 480	18 137 320	4 834 100	25 402 900	55 053 660	54	46
1889	2 877 480	19 883 660	5 054 040	27 615 180	59 852 000	54	46
	d) Vereinigtes Königreich.						
1858	80 921 220	154 227 720	10 027 960	245 176 900	479 134 980	49	51
1871	200 585 060	308 363 420	20 751 080	529 699 560	942 151 160	44	56
1876	270 404 260	379 701 800	24 618 960	675 086 340	1 198 357 360	44	56
1881	307 320 000	406 360 000	22 080 000	736 005 880	1 289 845 880	43	57
1886	300 549 560	400 448 180	26 389 720	727 408 780	1 332 307 540	45	55
1889	341 043 340	453 887 160	26 796 160	821 726 660	1 474 341 140	44	56

VII. Einnahmen auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge aus dem Personenverkehr.

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse und Parlamentszüge	Zeitkarten	Zusammen	Uebergepäck, Packete, Wagen, Pferde, Hunde	Post	Zusammen
	a) England und Wales.							
1858	4 687	5 638	5 275	350	15 950	1 400	575	17 925
1871	4 037	5 288	7 713	787	17 825	1 800	475	20 100
1876	3 975	3 250	12 125	1 113	20 463	2 162	475	23 100
1881	3 062	2 913	12 913	1 312	20 200	2 350	463	23 013
1886	2 375	2 213	14 238	1 537	20 363	2 675	509	23 550
1889	2 335	2 075	15 044	1 714	21 168	2 907	509	24 584
	b) Schottland.							
1858	2 400	1 675	4 538	162	8 775	562	563	9 900
1871	1 863	1 325	4 687	338	8 213	787	450	9 450
1876	2 213	1 050	6 325	512	10 100	1 088	538	11 720
1881	1 950	713	6 450	562	9 675	1 250	562	11 487
1886	1 613	413	7 462	700	10 188	1 487	700	12 375
1889	1 516	186	8 075	783	10 560	1 627	745	12 919
	c) Irland.							
1858	1 888	2 738	2 637	175	7 438	500	713	8 650
1871	1 663	1 900	2 962	200	6 725	563	587	7 875
1876	1 550	1 788	3 550	250	7 138	600	625	8 363
1881	1 075	1 538	3 237	250	6 100	625	575	7 300
1886	825	1 438	3 225	237	5 725	638	675	7 038
1889	770	1 416	3 380	248	5 814	708	658	7 168
	d) Vereinigtes Königreich.							
1858	4 025	4 737	4 825	313	13 900	1 175	588	15 663
1871	3 238	4 200	6 604	638	14 680	1 475	475	16 620
1876	3 387	2 713	10 080	900	17 088	1 787	513	19 388
1881	2 613	2 375	10 575	1 050	16 613	1 950	487	19 050
1886	2 050	1 825	11 688	1 225	16 788	2 212	463	19 563
1889	1 988	1 690	12 323	1 367	17 368	2 400	558	20 323

VIII. Gefahrene Personen und Güter.

Jahr	Personen					Güter	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse, Parlamentszüge	Zusammen	Inhaber von Zeitkarten*)	Mineralienklasse t	allgemeine Waarenklasse t
	a) England und Wales.						
1858	15 162 796	36 199 373	64 568 572	115 940 741	26 216	21 687 649	38 298 709
1871	30 092 538	73 011 105	225 449 303	328 552 946	139 041	81 412 357	58 978 558
1876	36 786 475	57 167 822	383 191 868	477 146 165	345 656	119 147 378	54 544 360
1881	31 576 010	57 902 304	471 696 977	561 175 291	487 856	149 019 777	60 513 093
1886	25 942 264	54 363 466	561 196 303	641 502 033	1 037 653	154 725 733	61 569 040
1889	24 300 309	57 459 343	601 503 922	683 263 574	1 158 234	179 996 664	72 470 473

*) Unter Zeitkarten sind auch Arbeiterkarten verrechnet.

Jahr	Personen					Güter	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse, Parlamentszüge	zusammen	Inhaber von Zeitkarten[1])	Mineralienklasse t	allgemeine Waarenklasse t
			b) Schottland.				
1858	1 983 821	2 150 334	10 647 854	14 782 009	6 959	2 895 916	9 040 903
1871	3 600 786	3 687 070	23 832 018	31 119 874	31 776	20 337 781	5 722 387
1876	4 693 843	3 319 741	31 978 057	39 991 641	26 481	22 019 974	6 733 166
1881	4 879 114	3 075 456	39 256 879	47 211 449	32 987	25 963 501	7 975 971
1886	5 003 892	2 288 304	58 069 896	65 362 092	44 534	26 246 665	8 422 724
1889	4 379 855	834 640	65 692 969	70 907 464	87 087	30 626 514	10 236 519
			c) Irland.				
1858	1 155 767	3 343 582	3 929 038	8 428 387	19 387	1 071 055	130 064
1871	1 984 875	4 323 765	9 275 294	15 547 934	17 575	422 366	2 441 289
1876	1 862 382	4 208 562	11 285 319	17 356 263	22 290	612 041	2 908 145
1881	1 675 876	4 021 240	11 946 144	17 643 260	22 157	1 050 722	2 521 936
1886	1 384 682	4 034 715	13 300 868	18 720 265	22 479	968 969	2 676 288
1889	1 394 646	4 393 944	15 223 445	21 012 035	25 891	1 179 383	2 984 960
			d) Vereinigtes Königreich.				
1858	18 302 384	41 693 289	79 145 464	139 141 137	52 562	25 654 620	47 469 676
1871	35 642 199	81 021 940	258 556 615	375 220 754	188 392	102 222 464	67 142 234
1876	43 342 700	64 696 125	426 455 244	534 494 069	394 427	141 779 393	64 185 671
1881	38 131 000	64 999 000	522 900 000	626 030 000	543 000	176 034 000	71 011 000
1886	32 330 838	60 686 485	632 567 067	725 584 390	1 104 666	181 941 397	72 668 061
1889	30 074 810	62 687 927	682 420 336	775 183 073	1 271 212	211 802 561	85 691 952

[1]) Unter Zeitkarten sind auch Arbeiterkarten verrechnet.

IX. Einnahme auf das Zugkilometer sowie das Kilometer mittlerer Betriebslänge aus dem Personen- und Güterverkehr in Mark.

Jahr	Auf das Zugkilometer				Auf das Kilometer Betriebslänge[2])			
	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich
			a) Personenzüge (ausschl. gemischte Züge).					
1858	3,12	2,98	2,97	—	17 925	9 900	8 650	15 663
1871	2.97	2,31	2,54	2 86	20 100	9 450	7 875	16 620
1876	3,08	2,82	2.93	3,05	23 100	11 726	8 362	19 388
1881	2,73	2,48	2,38	2,68	23 013	11 487	7 300	19 050
1886	2,57	2,23	2.18	2,51	23 550	12 375	7 038	19 563
1889	2,54	2,18	2,33	2,50	24 584	12 919	7 168	20 323
			b) Güterzüge (einschl. gemischte Züge).					
1858	4.84	3,64	4,13	—	19 225	14 738	4 425	—
1871	3,78	3.09	4,89	3,71	25 800	15 375	6 100	21 538
1876	3,95	3,53	5,55	3,94	29 550	18 888	7 488	25 000
1881	3,82	3,50	3,98	3,78	30 600	18 263	6 025	25 313
1886	3,63	3 23	4.26	3,60	28 163	17 713	6 038	23 513
1889	3,69	3,39	4,11	3,67	30 912	19 081	6 149	25 590
			c) Zusammen.					
1858	3,45	3,34	3,28	—	37 150	24 638	13 075	—
1871	3,38	2,73	3,21	3,28	45 900	24 825	13 975	38 158
1876	3,50	3,23	3 50	3,47	52 650	30 614	15 850	44 388
1881	3,24	3,03	2,88	3,21	53 613	29 750	13 325	44 363
1886	3,05	2,74	2,77	3,00	51 713	30 088	13 076	43 076
1889	3,08	2,79	2,80	3,04	55 496	32 000	13 317	45 913

[2]) Siehe auch Tabelle VII.

X. Ausgaben auf das Zugkilometer, sowie das Kilometer mittlerer Betriebslänge in Mark.

Jahr	Auf das Zugkilometer				Auf das Kilometer Betriebslänge			
	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich
			a) Bahnunterhaltung.					
1858	0,28	0,22	0,22	—	3 100	1 613	900	—
1871	0,30	0,30	0.46	0,31	4 113	2 763	2 013	3 613
1876	0,38	0,39	0,55	0,39	5 700	3 650	2 500	4 963
1881	0,32	0,31	0,44	0,32	5 213	3 050	2 050	4 438
1886	0,27	0,25	0,40	0,27	4 538	2 775	1 888	3 900
1889	0,27	0,24	0,38	0,27	4 832	2 770	1 801	4 150
			b) Lokomotivkraft.					
1858	0,64	0 59	0.57	—	6 950	4 350	2 363	—
1871	0.56	0,48	0.58	0,41	7 625	4 388	2 538	4 825
1876	0.50	0,42	0,47	0,49	7 513	3 988	2 138	6 250
1881	0,43	0,28	0,42	0,43	7 138	3 675	1 938	5 875
1886	0,43	0,35	0,38	0,42	7 300	3 838	1 788	6 000
1889	0,45	0,35	0,39	0,43	8 025	4 000	1 863	6 534
			c) Ausbesserungen und Erneuerungen der Betriebsmittel.					
1858 / 1871	[3])	[3])	[3])	— / 0,14	[3])	[3])	[3])	— / 1 613
1876	0,16	0,17	0,15	0,16	2 350	1 625	663	2 013
1881	0,15	0,20	0,13	0,15	2 413	1 938	625	2 100
1886	0,16	0,16	0,13	0,16	2 700	1 738	613	2 263
1889	0,16	0,15	0,13	0,15	2 832	1 739	613	2 348
			d) Verkehrsausgaben.					
1858	0,48	0,37	0,34	—	5 263	2 775	1 413	—
1871	0,55	0,43	0,48	0,45	7 463	3 888	2 100	5 413
1876	0,59	0,48	0,45	0 57	8 813	4 525	2 063	7 263
1881	0,54	0.45	0,42	0,52	8 850	4 413	1 963	7 213
1886	0,52	0,43	0,41	0,51	8 875	4 763	1 925	7 288
1889	0,52	0,43	0,39	0,50	9 391	4 944	1 838	7 640

[3]) Im Absatz b mit enthalten.

Jahr	Auf das Zugkilometer				Auf das Kilometer Betriebslänge			
	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich
	e) Allgemeine Unkosten.							
1858	[1]	[1]	[1]	—	[1]	[1]	[1]	—
1871				0 07				763
1876	0,08	0 07	0,09	0 08	1 163	638	425	988
1881	0,07	0,07	0,09	0 07	1 238	650	388	1 025
1886	0,08	0,06	0 08	0,07	1 288	663	363	1 062
1889	0,07	0,06	0 08	0,07	1 317	683	398	1 090
	f) Gefälle und Abgaben, Staatssteuern.[2]							
1858	0,22	0,21	0,16	0,12	1 613	625	275	—
1871	0 11	0.08	0,08	0,11	1 475	700	338	1 200
1876	0.12	0,09	0,09	0,12	1 838	875	388	1 500
1881	0,12	0,09	0.09	0,12	2 125	900	400	1 700
1886	0,11	0 08	0,08	0.11	1 913	850	375	1 538
1889	0,11	0,08	0,08	0,10	1 988	882	373	1 590

[1]) Im Absatz d mit enthalten.

[2]) Die Eisenbahn - Personensteuer wird in Irland nicht erhoben.

Jahr	Auf das Zugkilometer				Auf das Kilometer Betriebslänge			
	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich	England und Wales	Schottland	Irland	Vereinigtes Königreich
	Vermischtes.							
1858	0,13	0,09	0,07	0 08	2 400	1 538	663	—
1871	0,08	0,07	0,09	0.08	1 125	638	413	963
1876	0,09	0,08	0.07	0,08	1 288	763	313	1 075
1881	0,06	0,10	0.04	0,06	913	963	188	825
1886	0,04	0 06	0.05	0,04	713	675	250	650
1889	0,04	0,06	0,09	0,05	800	770	422	733
	Zusammen.							
1858	1,75	1,48	1 36	1 56	19 126	10 901	5 614	—
1871	1,60	1,36	1,69	1,57	21 781	12 377	7 402	18 390
1876	1,92	1,70	1 87	1,89	28 665	16 064	8 490	24 052
1881	1,69	1.60	1.63	1,67	27 890	15 589	7 552	23 176
1886	1,61	1,39	1.53	1,58	27 327	15 302	7 202	22 702
1889	1,62	1,37	1,53	1,57	29 185	15 788	7 308	24 022

XI. Betriebsmittel (eigene und gemiethete).

Jahr	Lokomotiven		Personenwagen		Andere mit Personenzügen zu befördernde Fahrzeuge		Wagen aller Art zur Beförderung lebender Thiere, Waaren der Mineral- und allgemeinen Waarenklasse		Andere noch nicht aufgeführte Wagen		Gesammtzahl der Wagen	
	im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km
	a) England und Wales.											
1858	4 427	0 39	10 360	0 92	2 598	0,22	133 312	11,25	—	—	146 270	12,39
1871	8 711	0.46	18 432	0,99	6 889	0,37	218 970	12,46	4 400	0,25	248 691	14 07
1876	10 439	0 54	22 757	1,19	8 741	0,46	272 816	14 23	9 263	0,48	313 577	16.36
1881	11 474	0,56	25 542	1.25	9 637	0,47	289 703	14.14	11 306	0,55	336 188	16,41
1886	13 006	0,59	28 821	1.32	10 514	0,48	362 134	16.55	11 074	0,51	412 543	18.86
1889	13 447	0,60	30 512	1,36	11 057	0,50	385 079	19,00	12 725	0,57	439 373	19,45
	b) Schottland.											
1858	713	—	1 724	[3])	310	[3])	22 749	[3])	—	—	24 783	[3])
1871	1 297	—	2 750	[3])	861	[3])	48 167	[3])	945	[3])	52 723	[3])
1876	1 508	0,34	3 211	0,74	1 160	0,27	72 916	16.71	1 130	0.26	78 417	17.98
1881	1 647	0,35	3 560	0,76	1 243	0.24	87 780	18,75	1 158	0,25	93 741	20,00
1886	1 739	0,36	3 852	0,79	1 393	0,29	92 845	19,20	1 177	0,24	99 267	20,52
1889	1 791	0,36	4 077	0,80	1 554	0,31	103 917	20,83	1 230	0,24	110 778	22,70
	c) Irland.											
1858	305	0,17	858	0,47	207	0.11	3 689	2,06	—	—	4 754	2,64
1871	482	0,15	1 091	0,34	513	0,16	8 316	2,62	93	0 03	10 013	3,15
1876	558	0,16	1 223	0.36	584	0,17	10 389	3.01	337	0.09	12 533	3,63
1881	606	0,16	1 387	0.36	658	0,17	12 529	3.21	455	0,12	15 029	3.86
1886	655	0,16	1 543	0,37	766	0,18	13 558	3 22	413	0.10	16 280	3,87
1889	686	0,16	1 548	0,34	890	0.20	14 264	3,20	380	0,09	17 082	3 80
	d) Vereinigtes Königreich.											
1858	5 445	0,36	12 982	0,87	3 115	0,19	159 750	10,71	—	—	175 807	11,77
1871	10 490	0,43	22 273	0 91	8 263	0,33	275 453	11,19	5 438	0,23	311 427	12,66
1876	12 505	0,46	27 191	1,01	10 485	0,39	356 121	13,19	10 730	0,40	404 527	14 99
1881	13 727	0,40	30 489	1,05	11 538	0,39	390 012	13,41	12 919	0,44	444 958	15.29
1886	15 400	0,50	34 216	1,11	12 673	0,41	468 537	15.15	12 664	0,41	528 090	17.08
1889	15 924	0,50	36 137	1,13	13 501	0,43	503 260	15,80	14 335	0,45	567 233	18,00

[3]) In a enthalten.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. Vorgenannte Zusammenstellung ist seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegeben und an die Vereins - Verwaltungen vertheilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 13,3 km lange Bahnstrecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg der Königlichen Eisenbahndirektion Altona sowie die 19,87 km lange Bahnstrecke Bautzen - Königswartha der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, welche voraussichtlich im Monat Dezember d. J. zur Eröffnung gelangen werden, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des

Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4501 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 4816 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Einfuhr und der Durchfuhr von Rindvieh, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Belgien und Holland nach bezw. durch Frankreich (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 4817 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 4844 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 4859 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den 1. Nachtrag zu dem Verschleppungs-Uebereinkommen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Oktober d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Oktober d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 262,32 Kilometer, folgendes: Im Oktober d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 48 Bahnen mit zusammen 4 675,94 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 31 589,40 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Oktober d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 52 Bahnen mit zusammen 32 814,33 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 3 451,01 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Oktober d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Oktober d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 504 868 829 ℳ (253 997 500 ℳ Stammaktien, 71 507 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 179 364 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 2 904,50 km, so dass auf je 1 km 173 823 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Oktober die Strecken Rothau-Saales 16,55 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen), Waltersdorf-Reisicht 38,36 km, Freystadt-Sagan 30,52 km, Radzionkau-Karf 3,40 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau), Dülken-Brüggen 14,70 km, Euskirchen-Münstereifel 13,93 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrh.] zu Köln) Wissen-Morsbach 11,10 km (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln), am 20. Oktober Kamenz-Elstra 8,00 km, (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen).

Landes-Eisenbahnrath.

Die Tagesordnung der auf den 9. d. Mts. anberaumten Sitzung des Landes-Eisenbahnraths enthält folgende Gegenstände:

1. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats für 1891/92 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter;

2. Mittheilungen über die seit 10. Mai 1890 genehmigten Ausnahmetarife; ausserdem

3. mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zu den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, betreffend:

die Behandlung der wegen Ueberlastung der Eisenbahnwagen unterwegs abgeladenen Güter,

die Frachtberechnung für Bier in Wagenladungen mit Beiladung von Eis,

die Belastung der Viehsendungen mit Nachnahmen,

die Tarifirung und Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen,

die Tarifirung von Torfpappe, Dachpappe, Chromalaun, Chlorbarium, Carbolineum, Ammonin, Chlorzink, Zinkchlorid, Erzen, Kiesabbränden, gemahlenem Braunstein, unverpacktem, gemahlenem Spath, Erdfarbengemischen, Schwefel, Entsäuerungskalk, Düngergyps, Ricinuskuchenmehl, Griebenkuchen, Reisfuttermehl, Reisabfällen, Reiskleie, Erbsen-, Hirse-, Maismehl, Petersilie, Sellerie, Rinde aussereuropäischen Ursprungs, von Fischen, Futterstoffen, feuchter Stärke, von Asphalttrögen, gebranntem und geröstetem Thon, Papierspänen (Papierabfällen, Pappabfällen), Erdnussschaalen und Erdnusskleie;

4. Vorlagen an den Bundesrath, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen der Anlage D des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands über verschiedene Transportgegenstände;

5. Antrag, betreffend die Einführung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze aller Art und Kalksteine.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die Bahnstrecke Striegau-Bolkenhain nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen worden (vgl. Nr. 89 S. 867 d. Ztg.).

Sächsische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die von der Station Bautzen der Bahnlinie Dresden-Görlitz abzweigende, 19,87 km lange Neubaustrecke Bautzen-Königswartha am heutigen Tage (3. Dec.) für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Die Bahnstrecke ist normalspurig gebaut, wird aber nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden. Die Haltepunkte Seidau, Quoos und Zescha dienen dem Personenverkehr, während die erst später zur Eröffnung gelangende Haltestelle Rattwitz lediglich für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet wird. Auf den Haltestellen Kleinwelka und Radibor findet nur Personen- und beschränkter Güterverkehr statt, wogegen die Haltestelle Neschwitz und die Station Königswartha für den Gesammtverkehr eingerichtet sind.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vormals Krauss & Co.) in München. Die Eröffnung der in Nr. 89 S. 869 d. Ztg. näher beschriebenen Bahnstrecke Fürth-Zirndorf fand nicht am 16., sondern erst am 30. November d. J. statt.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur dem Personenverkehr dienende Station Adlershof auch für den Stück- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden und zwar mit der Einschränkung bis auf weiteres, dass Sendungen nach dieser Station nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Fällen ohne Nachnahme angenommen und Stückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die an der Strecke Köln-Neuss zwischen den Stationen Norf und Dormagen belegene Haltestelle Nievenheim, welche bisher nur für Wagenladungsverkehr eröffnet war, ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg: Heudeber-Wasserleben II. Geleis.

Nach erfolgter landespolizeilicher Abnahme ist das neubaute II. Geleis der Strecke Heudeber-Wasserleben am 19. November dem Betriebe übergeben worden.

Fahrpreisermässigungen.

Im Verkehr zwischen den Stationen der Ringbahn einerseits und den Stationen Sadowa, Köpenick, Friedrichshagen, Rahnsdorf und Erkner andererseits sind vom 1. d. Mts. ab Fahrpreisermässigungen eingetreten, welche in erster Linie die Arbeiter-Tageskarten betreffen. Bei diesen wird der Einheitssatz von 1 ₰ für 1 km zur Durchführung gebracht, wodurch sich je nach der geringeren oder grösseren Entfernung Ermässigungen von 5 bis 30 ₰ gegen die bisherigen Fahrpreise ergeben. In vielen Stationsverbindungen sind auch die Preise für einfache Fahrkarten II. Klasse, in einigen die Preise für Arbeiter-Wochenkarten und für einfache Fahrkarten III. Klasse, endlich fast allenthalben die Preise für Hundekarten herabgesetzt. Diese Ermässigungen bewegen sich zwischen 5 und 20 ₰.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Steuerjahre 1889/90 ist bei der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn auf 35 000 ℳ. festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Preussischen Strecke der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für das Jahr 1889 nicht erzielt worden.

Bröltbaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft: Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Oberpleis nach Niederpleis.

Nachdem die Bröltbaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Hennef a. d. Sieg darauf angetragen hat, ihr die Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Oberpleis nach Niederpleis zu gestatten, ist der gedachten Gesellschaft am 13. November d. J. die landesherrliche Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Bahnstrecke sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen ertheilt worden:

I. Die in Rede stehende Eisenbahn bildet einen integrirenden Theil des Gesammtunternehmens der Gesellschaft. Die für letzteres geltenden statutarischen und konzessionsmässigen Bestimmungen, insbesondere die in der Konzessionsurkunde vom 27. Oktober 1889, betreffend den Bau und Betrieb schmalspuriger Eisenbahnen von Hennef nach Beuel und nach Asbach, enthaltenen Bedingungen sollen auf die vorbezeichnete Zweigbahn gleichmässig Anwendung finden.

II. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Zweigbahn erforderliche Baukapital von 480 000 Mark ist in Höhe von 240 000 ℳ. durch Ausgabe weiterer Stammaktien der Bröltbaler Eisenbahngesellschaft aufzubringen.

III. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Zweigbahn muss längstens binnen 2 Jahren nach Ertheilung dieser Konzession erfolgen. Sollte nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten diese Baufrist ohne Verschulden der Gesellschaft, insbesondere wegen unverschuldeter Schwierigkeiten bei der Erwerbung des Grundes und Bodens, nicht innegehalten werden können, so ist der Minister ermächtigt, die Baufrist entsprechend zu verlängern.

Aus Mecklenburg.

Dem am 19. November zu Malchin eröffneten Landtag beider Grossherzogthümer Mecklenburg wird die Abrechnung über die durch den Ankauf einzelner Privatbahnen verursachten Kosten vorgelegt werden. Nach dieser Abrechnung beträgt die Einnahme: Nominalwerth der ausgefertigten 3½% Mecklenburgischen Landeskonsols von 1890 38 500 000 ℳ., aus dem Reingewinn und den Fonds der angekauften Eisenbahnen 4 130 205 ℳ., zusammen 42 630 205 ℳ., die Ausgaben 41 442 739 ℳ., so dass 1 187 476 ℳ. als verfügbarer Bestand verblieben sind.

Neue Verkehrsroute zwischen Schweden-Norwegen und Deutschland. (Stockholm-Trelleborg-Sassnitz-Berlin). *)

Wie die in Stockholm erscheinende „Post-och-Inr. Tidn." vom 8. November mittheilt, hatte der Staatsrath und Chef des Finanzdepartements den Generaldirektor von Krusenstjerna, den Oberdirektor der Eisenbahnverwaltung F. Almgren und den Direktor des Marine-Ingenieurwesens J. Pihlgren beauftragt, einen Vorschlag zur Herstellung einer besseren Post- und Personenverbindung mit dem Kontinente als der zur Zeit bestehenden auszuarbeiten. Nachdem die genannten Personen sich mit dem Generaldirektor Graf R. Kronstedt, Oberdirektor J. Hahr, Maschinendirektor G. Brodin, Büreauchef H. Kolmodin, Postdirektor C. Westman und Postinspektor H. Winroth berathen, haben dieselben als den geeignetsten Seeweg für die direkte Verbindung zwischen Schweden und Deutschland die Linie Trelleborg-Sassnitz vorgeschlagen. Nach dem eingehenden und umfangreich motivirten Vorschlage soll eine schnelle direkte Verbindung zwischen Stockholm und Berlin in der Weise hergestellt werden, dass die Tour auf der angegebenen Route täglich in jeder Richtung das ganze Jahr hindurch in 24 Stunden (während der Winterszeit in höchstens 28 Stunden) zurückgelegt wird. Die Verbindung wird unterhalten mittelst durchgehender Eisenbahnzüge von Stockholm nach Trelleborg unter Anwendung einer Anschlussbahn der Staatsbahn nach Trelleborg, so lange die Bahnen Lund-Trelleborg und Malmö-Trelleborg sich noch in ihrem gegenwärtigen Zustande befinden, ferner mittelst Dampfschifffahrt zwischen Trelleborg und Sassnitz sowie von dort durchgehender Bahnzüge nach Berlin und auf demselben Wege zurück. Während der Winterszeit, als welche das Halbjahr November-April gerechnet wird, wird der Verkehr von Stockholm nach Trelleborg mit Nachtzügen und zurück mit Tageszügen aufrecht erhalten; die Dampfschiffe gehen von Trelleborg nach Sassnitz am Tage und zurück des Nachts; die Ankunft in Berlin wie der Abgang von dort erfolgen des Abends. Während der Sommerszeit, Mai-Oktober, werden für den Verkehr zwischen Stockholm und Trelleborg in beiden Richtungen Nachtzüge verwendet, wie ungefähr die jetzigen Kurierzüge. Die Dampfschifffahrt findet in beiden Richtungen am Tage statt; die Ankunft in Berlin erfolgt am Abend und die Abreise von dort am Vormittag. Besondere Maassnahmen werden getroffen, um in der neuen Verbindung den hauptsächlichsten Post- und Personenverkehr West-Schwedens wie eventl. Norwegens mit dem Kontinent sowie auch den Verkehr zwischen dem grösseren Theile Schwedens und Hamburg aufnehmen zu können. Der Dampfschiffsverkehr Trelleborg-Sassnitz wird mit einem ordentlichen und einem Reservedampfschiff unterhalten, welche privaten Besitzern gehören; der auf die Schwedische Staatskasse entfallende Antheil der erforderlichen Subvention für die Unterhaltung der Seeverbindung ist, nach den gehörigen Abzügen, zu höchtens 72 000 Kronen jährlich berechnet. (Voraussetzung für die Eröffnung der Route ist selbstverständlich, dass die Bahn von Bergen nach Sassnitz, wie beabsichtigt, am 1. April 1891 in Betrieb gesetzt wird.)

*) Man vergl. Nr. 67 S. 668 d. Ztg.

Der Postverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika

hat sich in den letzten Jahren sehr entwickelt. Im Jahre 1889 sind in beiden Richtungen zusammen 38,5 Millionen Postsendungen befördert worden; jede Post bringt im Durchschnitt 130—140 grosse Postsäcke. Um die sofortige Bearbeitung und thunlichst schnelle Weiterbeförderung dieser Massen zu sichern, sind von der Reichs-Postverwaltung umfassende Maassregeln getroffen worden: Einlegung besonderer Post-Sonderzüge von Bremerhafen und Cuxhaven nach Bremen und Hamburg, Durchführung der Deutschen fahrenden Postbüreaus, im Einverständniss mit Holland und Belgien bis Vlissingen und Ostende, wo dieselben die Post aus Amerika gleich an der Küste in Empfang nehmen, Zuhilfenahme der Nachtzeit usw. Alles dies reicht jedoch nicht mehr aus. Seit etwa Jahresfrist sind daher von dem Staatssekretär des Reichs-Postamts Verhandlungen mit dem Generalpostmeister der Vereinigten Staaten und mit den betheiligten Schiffsunternehmungen zu dem Zweck der Herstellung schwimmender Postbüreaus eingeleitet werden, welche an Bord der Postdampfer eingerichtet werden und die Post auf der Fahrt über den Ozean bearbeiten sollen. Diese Verhandlungen sind jetzt zum Abschluss gelangt. Der „Reichsanzeiger" gibt der Hoffnung Raum, dass die neue Einrichtung bereits zum nächsten Frühjahr ins Leben treten wird.

Bücherschau.

Die Wegebaulast im Geltungsbereiche des Preussischen Landrechts. Herausgegeben von Theodor Ackermann. Zweite umgearbeitete Auflage. J. U. Kern's Verlag (Max Müller) in Breslau. 8⁰. In Leinwand gebunden. Preis 4 ℳ.

Durch die neuere Rechtsprechung, insbesondere des Königlichen Ober-Verwaltungsgerichts, ist in neuerer Zeit eine gewisse Klärung in dem zu vielen Zweifeln Anlass gebenden Wegerechte eingetreten. Es fehlte aber an einer übersichtlichen, systematischen Zusammenstellung dieser Rechtssprüche bis zum Erscheinen der ersten Auflage des vorbezeichneten Buches, welche (in 1888) vorzugsweise die Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung berücksichtigte.

Die nun bereits vorliegende zweite Auflage behandelt in gedrängter Kürze, jedoch mit möglichster Vollständigkeit auch alle übrigen Seiten der umfangreichen Materie und wendet ihre Aufmerksamkeit vornehmlich auch dem in der ersten Auflage nur nebenher gestreiften provinziellen Wegerechte zu. Sie enthält den Text der noch geltenden Gesetze usw. und gibt, meist unmittelbar hinter einem jeden Paragraphen, aus den Entscheidungen des früheren Obertribunals, des Kompetenz-Gerichtshofes, des Reichsgerichts und des Ober-Verwaltungsgerichts bis in die allerneueste Zeit die erforderlichen Erläuterungen.

Für die zur Entscheidung in Wegebausachen berufenen Behörden, wie auch für die Eisenbahn-Verwaltungsbehörden wird das handliche und übersichtliche Werkchen bis zu dem noch nicht abzusehenden Zeitpunkte des Erscheinens einer wiederholt vergeblich angestrebten Wegeordnung gute Dienste leisten.

J. Becker, Professor, Landwirthschaftslehrer an der Staats-Ackerbauschule zu Ettelbrück (Grossherzogthum Luxemburg): **Rationelle Bepflanzung des Eisenbahn-Bodeneigenthums.** Selbstverlag des Verfassers. Preis 60 ₰ (bei Entnahme von 100 Exemplaren 40 ₰).

In dieser 2¼ Oktavbogen umfassenden Broschüre erörtert der Verfasser, nachdem er im allgemeinen die Momente der Be-

festigung, Nutzung und Verschönerung der Bahnstrecken durch sachgemässe Bepflanzung kurz dargelegt, im einzelnen die zulässigen Pflanzungen: Futterbau, Obstbau, Anlagen von Rüben, Beeren- und anderem Nutzgesträuch, Weidenkultur, forstliche Beholzung. Stets ist dabei auf die lokalmaassgebenden Verhältnisse die nöthige Rücksicht genommen (auf Verschiedenartigkeit des Bodens, wechselnden Feuchtigkeitsgrad, Klima), sowie auf den für jeden Einzelfall vorliegenden Zweck (Befestigung, Nutzung, Verschönerung, Verwerthung gewonnener Produkte usw.). Beachtenswerth sind die Ausführungen über Schneeverwehungen und Bodenrutschungen und deren Verhütung.

Den Schluss bildet der Vorschlag, die Aufsicht und Instandhaltung der Bahn an erster Stelle besonderen, umsichtigen und erfahrenen Kulturtechnikern zuzuweisen, welche unter Kontrole der Direktion stehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der normalspurigen Sekundärbahn Bautzen-Königswartha. Am 3. Dezember d. J. wird die von der Staatseisenbahnlinie Dresden-Görlitz abzweigende 19.87 km lange normalspurige Sekundärbahn Bautzen-Königswartha mit dem Personenhaltepunkt Seidau, den Haltestellen Kleinwelka und Radibor, dem Haltepunkt Quoos, der Haltestelle Neschwitz, dem Haltepunkt Zescha und dem Endbahnhof Königswartha nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen dem allgemeinen Verkehre übergeben. Die zunächst Bautzen gelegene, in Herstellung begriffene Haltestelle für den Güterverkehr Rattwitz wird erst später eröffnet werden. Der Kilometerzeiger für den Gütertransport auf der neuen Betriebsstrecke ist im Nachtrage X zum Kilometerzeiger für den Lokalgüterverkehr der Sächsischen Staatsbahnen enthalten.

Dresden, am 28. November 1890. (2620)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die an der Bahnstrecke Mülhausen-Alt-Münsterol zwischen den Stationen Illfurt und Altkirch gelegene Haltestelle Tagolsheim am 1. Dezember d. J. für den Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 30. November 1890. (2621)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Schliessung von Stationen.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird vom 1. Dezember d. J. ab bis auf weiteres geschlossen.

Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Zt. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, den 28. November 1890. (2622)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau führt die Station „Aschenbornschacht" vom 1. Januar 1891 ab die Bezeichnung Antonienhütte.

Berlin, den 30. November 1890. (2623)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

5. Verkehrsstörungen.

Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn. Infolge Beschädigung der Ilmbrücke bei Berka durch Hochwasser ist der Betrieb auf der Strecke Berka-Blankenhain für Wagenladungen bis auf weiteres gestört. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen, der Gepäck-, Eil- und Stückgutverkehr durch Umladen mittelst Rollwagen vermittelt. (2624)

Infolge Hochwassers ist der Verkehr an den Elbkais in Dresden und Riesa am 26. d. Mts. eingestellt worden. Wiederaufnahme erfolgt voraussichtlich am 1. Dezember d. J.

Dresden, am 28. November 1890. (2625)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Infolge Beschädigung des Bahnkörpers ist der Gesammtbetrieb auf den Strecken Bertsdorf-Oybin und Bertsdorf-Jonsdorf der schmalspurigen Sekundärbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf eingestellt worden. — Wiederaufnahme des Verkehrs erfolgt voraussichtlich am 4. Dezember d. J.

Dresden, den 28. November 1890. (2626)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Infolge Ueberschwemmung sind die folgenden Strecken des diesseitigen Direktionsbezirks unfahrbar geworden:

a) Strecke Naumburg-Kleinjena seit 26. d. Mts. Mittags 12 Uhr und
b) Strecke Wernshausen-Schmalkalden seit 24. d. Mts. Nachmittags 4 Uhr.

Unter Bezugnahme auf § 14, Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens bringen wir dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss.

Der Zeitpunkt, an welchem die Strecken wieder fahrbar geworden sind, wird seiner Zeit bekannt gemacht werden.

Erfurt, den 27. November 1890. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Infolge Hochwassers und wegen Vereisung musste der gesammte Verkehr am Umschlagsplatz Tetschen-Laube am 25. November l. J. eingestellt werden.

Die Dauer der Störung ist unbekannt.

Wien, am 27. November 1890. (2628)

6. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der durch Hochwasser seit dem 26. v. Mts. gestörte Verkehr an den Elbkais zu Dresden und Riesa ist heute wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 1. Dezember 1890. (2629)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 25. d. Mts. in Nr. 94 der Vereins-Zeitung (Inser.-Nr. 2594) bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Gesammtverkehr zwischen Lauscha und Steinach wieder aufgenommen ist. Bei Station Blechhammer ist die Strecke noch unterbrochen und vermittelt infolge dessen die Station Hüttensteinach bis auf weiteres den Güterverkehr nach und von Blechhammer, Lauscha und Steinach. (2630)

Meiningen, den 28. November 1890.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

7. Güterverkehr.

Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Nachbarverkehr zwischen den Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn für Kartoffelsendungen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, 28. November 1890. (2631)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verband. Mit 31. Januar 1891 gelangen die im Gütertarife, Heft 3, vom 1. Juni 1890 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Schwefelkiessendungen von Lintorf nach den Stationen Eger, Görlitz i/Schles., Gröditz, Hof, Mügeln b/Pirna, Potschappel und Remse der Sächsischen Staatseisenbahnen ohne Ersatz zur Aufhebung.

Dresden, am 4. Dezember 1890. (2632)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer, Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Eydtkuhner Transittarif. Infolge anderweiter Betriebseintheilung der Niederländischen Eisenbahnstrecken bezw. Uebergangs der Linien der Niederländischen Rheineisenbahn in die Verwaltung und den Betrieb der Holländischen bezw. der Niederländischen Staatseisenbahn treten von sogleich folgende Aenderungen ein:

1. Die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Rotterdam der Niederländischen Staatseisenbahn sind in ihrem vollen Umfange auch im Verkehr mit der Station Rotterdam der Holländischen Eisenbahn anzuwenden, während die bisherigen Frachtsätze für Rotterdam der Niederländischen Rheineisenbahn in Fortfall kommen und an Stelle derselben die bestehenden Frachtsätze von Rotterdam der Niederländischen Staatseisenbahn gelten.

2. Die für den Verkehr mit der Station Amsterdam der Niederländischen Rheineisenbahn bestehenden Frachtsätze werden auf die Station Amsterdam der Niederländischen Staatseisenbahn übertragen und verlieren für Amsterdam der Niederländischen Rheineisenbahn ihre Gültigkeit. (2633)

Bromberg, den 27. November 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch - Deutscher Viehverkehr. Am 15. November d. J. sind im obengenannten Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel von Orosháza (Ungar. Staatsb.) nach Berlin, Breslau, Chemnitz, Dresden, Erkner, Hamburg B., Leipzig, Mügeln, Niedersedlitz, Zittau in Kraft getreten.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft. (2634MG)

Berlin, den 26. November 1890.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im vorbezeichneten Verbande für den Verkehr zwischen der Station Parchim der Mecklenburgischen Südbahn einerseits und

den Stationen Mölln i/L., Ratzeburg und Wandsbek der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Altona, den 29. November 1890. (2635)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Heft 4. Mit dem 1. Dezember d. J. wird die Station Zabierzow der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 29. November 1890. (2636)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Heft Nr. 1 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs in Kraft.

Dieser von den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Kilometer-Tariftabelle zum Ausnahmetarif 4 für die Beförderung von Wegebaumaterialien vom 1. Januar 1891 ab gültige Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen; ferner Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verbandsverkehr neueinbezogenen Stationen Adlershof und Blasdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und Cunewalde, Elstra und Wiesa bei Kamenz i/Sachs. der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie veränderte Entfernungen bezw. Frachtsätze für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen.

Ausserdem treten durch diesen Nachtrag, jedoch erst mit Gültigkeit vom 15. Januar 1891 ab, in folgenden Stationsverbindungen Frachterhöhungen ein:
Leuben und Paditz-Freiburg in Schles., Oelsnitz i/V.-Halbau, Pausa-Heide-Gersdorf, Brand bei Freib. in Sachs.-Hohenbocka (B. G.), Wünschendorf-Kohlfurt.

Gleichzeitig wird veröffentlicht, dass mit Wirksamkeit vom 1. Dezember d. J. ab zum Tarifheft Nr. 2 veränderte Entfernungen für den Verkehr zwischen einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und der Station Leipzig II (Dresdner Bhf.) andererseits zur Einführung kommen, über welche die betheiligten Güterexpeditionen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 26. November 1890. (2637)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1891 kommt der Nachtrag 2 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält:

Vorschriften über Beförderung von Oelsaaten und Hülsenfrüchten in loser Schüttung, sowie

a) Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen,
b) bereits früher eingeführte Tarif- und Abfertigungsbefugnisse der Stationen Spandau (Lehrter Bahnhof) und Rogätz,
c) Entfernungen für den Verkehr mit der Station Münchehof,
d) Ausnahme-Frachtsätze für gebrannte Steine für den Verkehr von Nienburg a. d. Saale nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
e) Ergänzungen und Aenderungen der bestehenden Ausnahmtarife für Wegebaumaterialien, für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, für Mergel zum Düngen und für Düngemittel usw. und
f) Berichtigungen einiger im Tarifnachtrag 1 enthaltenen Entfernungen.

Exemplare des Nachtrages sind vom 25. Dezember d. J. ab bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Magdeburg, den 24. November 1890. (2638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. k. Mts. an finden im direkten Güterverkehr zwischen den Bayerischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof einerseits und Beckum, Beckum-Enniger-loh, Bremerhafen, Burg-Lesum, Buxtehude, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg U. E., Neuhaus a. d. O., Ottendorf, Osterholz-Scharmbeck, Rheda, Stade, Vegesack (Grohn-), Warstade-Hemmoor, Wiedenbrück, Nordenham, Barum, Osterlinde-Burgdorf und Thiele andererseits anderweite Frachtsätze Anwendung, welche auf Antragen von den betreffenden Güterabfertigungsstellen bekannt gegeben werden.

Hannover, den 25 Novbr. 1890. (2639)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger für den Lokal-Güterverkehr sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, vom 1. April 1888, ist Nachtrag X erschienen. Abdrücke desselben können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält anderweite Entfernungen für Gera, Gera-Pforten, Grosszschocher, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgetärth und Zeitz, sowie Entfernungen für die Verkehrsstellen der neuen Linie Bautzen-Königswartha.

Die ersteren gelten, soweit sie nicht laut besonderer Bekanntmachung bereits am 1. und bezw. 10. d. Mts. in Kraft getreten sind, vom 1. Januar 1891 ab; die letzteren erlangen mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der neuen Linie Bautzen-Königswartha Gültigkeit.

Dresden, den 26. November 1890. (2640)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif, sowie dem Gütertarif der Main-Neckarbahn-Stationen mit Mannheim (Bad.) und Sachsenhausen (Staatsb.) gelangt am 15. Dezember l. J. der XIV. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält neben einigen bereits eingeführten Tarifänderungen direkte Frachtsätze für Wixhausen, letztere Sätze gültig vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr. (2641)

Darmstadt, den 21. November 1890.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutscher Verband. Im Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie der Pfälzischen Eisenbahnen wird vom 1. Dezember d. J. ab bei Verladung von Langholz des Spezialtarifs II auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz dieses Spezialtarifs für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg für die Sendung, berechnet. (2642)

Strassburg, den 24. November 1890.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Januar 1891 ab wird für die in Mannheim nach den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Bensheim und Darmstadt, sowie nach den auf Preussischem Gebiete gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn zur Reexpedition gelangenden Eisensendungen für den Empfang in Mannheim Badische Bahn eine Rückvergütung nicht mehr gewährt.

Karlsruhe, den 27. November 1890. (2643)
Generaldirektion.

Die Württembergische Station Backnang ist zum 1. Dezember 1890 in den Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif mit direkten Sätzen der Klasse 4 (Felle und Häute etc.) und Klasse 6 (Petroleum) aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfragen.

Hannover, den 25. November 1890. (2644)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatsbahnen und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie zwischen Meiningen der Werrabahn und Frankfurt a/M. und Mainkur treten am 15. Januar k. J. in den Frachtsätzen für Spezialtarif II Erhöhungen und am 1. Januar k. J. in den Frachtsätzen für die übrigen Tarifklassen Ermässigungen in Kraft. Näheres ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 29. November 1890. (2645)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Mit dem 1. Dezember d. J. tritt ein Tarif für die direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatseisenbahnen andererseits via Gronau in Kraft. Exemplare dieses Tarifs sind unentgeltlich in unserem Geschäftslokale hierselbst zu haben.

Dortmund, den 28. November 1890.
Die Direktion. (2646)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Pfälzisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Oktober 1890 für die Stationen Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen vorgesehenen Entfernungen finden mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. ab auch zur Ermittelung der Frachtsätze im Verkehr mit den gleichnamigen Badischen Stationen Anwendung.

Karlsruhe, den 29. November 1890 (2647)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Heft Nr. 4 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) vom 1. Dezember l. J. für die Stationen Mengen und Sigmaringen der Württembergischen Staatseisenbahnen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze finden bis auf weiteres auch auf den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Karlsruhe, den 29. November 1890. (2648)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif F des Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Verkehrs, soweit derselbe auch für Konverterschlacken gilt, findet für letztere vom 15. Januar 1891 ab nur noch dann Anwendung, wenn die Konverterschlacken eisenhaltig und zur Verhüttung bestimmt und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet sind. Für rohe oder gemahlene phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) kommen die theilweise höheren Frachtsätze des Ausnahmetarifs P für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben zur Berechnung.

Elberfeld, den 26. November 1890. (2649)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Die Station Haltern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinische) wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab in die im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarife 13 und 14 für die Beförderung von Eisen und Stahl im Transit über die Belgischen Seehafen- und Kanalstationen und den Hafen Terneuzen mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 29. November 1890. (2650)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/Main-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/Main-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen

a) der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen,
b) von Kilometerentfernungen und Kilometerzuschläge
c) der Stations- und Ausnahmetarife;

ferner neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Emleben, Grosszschocher Preuss. Staatsb., Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prüblitz, Schwarzkollm und ahrenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Chausseehaus des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/Main.

Soweit in den Ausnahmetarifen Nr. 3 (für Wegebaumaterialien), Nr. 4 (für Staubkalk zum Düngen) und Nr. 14 (für Düngemittel, Erde etc.) Aenderungen der Frachtsätze und der Vorschriften für die Frachtberechnung eintreten, gelangen dieselben erst am 1. Januar 1891 zur Durchführung.

Ausgenommen hiervon ist die Bestimmung wegen Aufnahme der Station Eisenberg i. S.-A. in den Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde etc. (für die Artikel Kies, Grand und Stand), welche bereits mit dem Inkrafttreten des vorbezeichneten Nachtrags VIII Geltung erlangt. Die durch anderweite Festsetzung der Entfernungen einzelner Stationsverbindungen bedingten Frachterhöhungen treten erst am 15. Januar 1891 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 27. November 1890. (2651)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Braunkohlen-Darrsteine (Brikets). Am 1. Dezember d. J. treten ermässigte Ausnahme - Tarifsätze für Braunkohlen-Darrsteine (Brikets) in Ladungen von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger von den Grubenstationen der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn nach verschiedenen Hafenstationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin und Hannover, sowie der Oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck - Büchener Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. November 1890. (2652)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 10. Dezember d. J. ab treten für die Beförderung von Braunkohlen und Briquettes in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Büdingen und Hungen der Oberhessischen Bahnen nach den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen ermässigte Frachtsätze in Kraft und zwar diejenigen, welche sich unter Zugrundelegung der bezüglichen Entfernungen des Mitteldeutschen Tarifhefts Nr. 6 nach den Sätzen des Spezialtarifs III der „Allgemeinen Kilometertariftabelle“ berechnen.

Erfurt, den 29. November 1890. (2653)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. In Abänderung der Bestimmung im Abschnitt IV, Absatz 2 des Tarifnachtrags IV wird die Frist für Anträge auf Frachtrückvergütung (Anwendung der Sätze der Tariftabelle A) für Sendungen aus Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter von 3 Monaten auf 6 Monate verlängert.

Erfurt, den 27. November 1890. (2654)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Südwestdeutschen Tarifheft 5 vom 1. Juni 1890 vorgesehenen besonderen Frachtsätze des Holz - Ausnahmetarifs 1a für den Verkehr zwischen einigen Südbadischen Stationen und Alt-Münsterol, Station und Grenze, werden mit dem 15. Januar 1891 aufgehoben.

Strassburg, den 26. November 1890. (2655)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 1. Dezember d. J. werden die Station Lütjenburg und die Haltestellen Benz und Kletkamp der Neubaustrecke Gremsmühlen - Lütjenburg in den Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona einbezogen.

Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres und zwar für Lütjenburg die um 14 km, für Benz die um 5 km und für Kletkamp die um 8 km erhöhten Entfernungen der Haltestelle Holsteinische Schweiz zu Grunde zu legen.

Elberfeld, den 26. November 1890. (2656)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Mit Wirksamkeit vom 5. Dezember d. J. wird die Station Globig des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt in den direkten Verkehr mit Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und K. K. Oesterr. Staatsbahn (Dux - Bodenbacher, Prag-Duxer und Pilsen-Priesener Bahn) einbezogen. Zur Anwendung gelangen die um 6 *M.* für 10 000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Torgau.

Dresden, am 27. November 1890. (2657)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Bis zur Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für den vorbezeichneten Verkehr gelangen die Frachtsätze des Spezialtarifs III

a) des Pfälzisch - Württembergischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1890,
b) des Süddeutschen Tarifes Theil II Nr. 4 für den Verkehr zwischen Württembergischen und südlichen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) vom 1. Dezember 1890,

und zwar diejenigen des ersteren Tarifs mit sofortiger Gültigkeit, die des letzteren vom 1. Dezember l. J. an, soweit sie billiger sind als die betreffenden Frachtsätze des Saarkohlen - Ausnahmetarifs Nr. 7 vom 1. Juli 1888, für den Saarkohlenverkehr nach Württemberg zur Anwendung.

Die Entfernungen für die in dem unter b bezeichneten Gütertarife nicht enthaltenen Grubenstationen König sind durch Anstoss von 3 km an Kohlwald und Dudweiler Grube durch Anstoss von 3 km an Dudweiler zu bilden.

Köln, den 30. November 1890. (2658)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 96. **Zeitung des Vereins** 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Dezember 1890.

Inhalt:

Aushangfahrpläne und Kursbücher.

Zufällig genau 10 Jahre nach unserer Anregung in Nr. 84 S. 1049 Jahrg. 1880 d. Ztg. wird die Mangelhaftigkeit der Aushangfahrpläne in Nr. 85 S. 827 d. Ztg. einer erneuten Erörterung unterzogen. Eine Vergleichung der jetzigen Ausstellungen mit den früheren führt leider zu dem Ergebniss, dass in diesem langen Zeitraume wenig zur Verbesserung geschehen ist.

Die meisten Fahrpläne haben zwar inzwischen Uebersichtskarten, auf welchen die einzelnen Strecken den Fahrplanabtheilungen entsprechend numerirt sind, erhalten, im übrigen sind aber wenig durchgreifende Verbesserungen wahrnehmbar. Wer auf Reisen diesem Gegenstand seine Aufmerksamkeit widmet, wird nur selten Zufriedenstellendes finden. Abgesehen von einigen neueren Bahnhöfen, wo in grossen Vorräumen Fahrplanständer aufgestellt sind, welche eine vielfache und zugängliche Bekanntmachung gestatten, findet sich meist noch das alte systemlose Durcheinander. In jedem zufälligen Winkel Bekanntmachungen und Fahrpläne aufzukleben, hat gar keinen Zweck, und es ist nicht zu verwundern, dass das Publikum von dem Gebrauch der Aushangfahrpläne, mit Ausnahme des örtlichen Fahrplans, fast ganz abgekommen ist. Es scheint, dass die Sorge für eine praktische Gestaltung und Veröffentlichung der Fahrpläne anderen grossen Aufgaben hintangestellt werden musste.

Um so dankenswerther ist die erneute Anregung, und der Verfasser nimmt gern Kenntniss davon, dass seinem vor 10 Jahren veröffentlichten Vorschlag, den Aushangfahrplänen eine einheitliche Höhe zu geben, endlich von einem grösseren Theile der Deutschen Bahnen Folge gegeben werden soll.

Es ist zu wünschen, dass es nicht bei dieser einen Verbesserung sein Bewenden behält, sondern dass die zu erfüllende Aufgabe von den dazu berufenen Organen voll und ganz erkannt wird.

Hierzu gehört die Aufstellung von Grundsätzen über den Umfang der Fahrplanveröffentlichung auf kleinen, mittleren und grossen Stationen;

Einrichtung eines pünktlichen und regelmässigen Austauschverfahrens nach dem ermittelten Bedarf;

übersichtliche und möglichst einheitliche Anordnung des Fahrplanstoffs, Entfernung der allen Fahrplänen gemeinsamen Erläuterungen aus den Einzelplänen und Zusammenstellung dieser gemeinsamen Bestimmungen in besonderen Bekanntmachungen;

endlich aber die fortlaufende Numerirung aller Eisenbahnstrecken.

Diese schon früher vom Verfasser angeregte Numerirung aller Eisenbahnbezirke bezw. Strecken verspricht so wesentliche Erleichterungen, nicht allein für das Fahrplanwesen, sondern auch für viele andere Zwecke, dass damit nicht länger gezögert werden sollte.

Im inneren Dienste beim Schriftwechsel, bei Rechnungslegung, statistischen Arbeiten usw. würde die einfache Nummernangabe eine vielfach zulässige Abkürzung bedeuten, im Billetwesen würden dieselben Nummern zur Bezeichnung von Kuponstrecken (Vereinsreisekarten) usw. dienen können, der Werth sämmtlicher Eisenbahnkarten und Stationsverzeichnisse würde durch Aufnahme der amtlichen Nummern erhöht, in den Leitungsvorschriften des Güterverkehrs würden die vielen oft unbekannten Stationsnamen durch die amtlichen, in den einzelnen Bezirken sich jedenfalls schnell einbürgernden Nummern ersetzt werden können u. a. m.

Betrachten wir jedoch den Werth der Nummern für die Fahrpläne, gleichviel ob fortlaufende Nummern für sämmtliche Strecken mit Offenlassung einiger Nummern für jeden Bahnbezirk gewählt werden, oder Seriennummern bezw. Buchstaben für jede Bahnverwaltung mit stets bei 1 anfangender Streckennumerirung, so ergibt sich, dass, wenn bei allen Anschlüssen auf die betreffenden Nummern hingewiesen wird, das Auf- und Weiterfinden ungemein erleichtert wird.

Jedermann wird sich die feststehende Nummer seines Wohnorts so ins Gedächtniss einprägen, dass er ohne weiteres an die richtige Stelle und von dort mittelst der Anschlussnummern weiterfindet. Ergibt sich bei Aufstellung der Fahrpläne ausnahmsweise die Nothwendigkeit einer Unterbrechung der Nummernfolge, um z. B. die Fahrzeiten der über 2 Strecken 45 und 52 laufenden Züge zusammenhängend anzugeben, so wird die Nummernfolge durch einen einfachen Hinweis bei Nr. 52 „siehe nach Nr. 45“ wieder hergestellt.

Es ist einleuchtend, dass das Bestehen derartiger Musterfahrpläne auch einen vollständigen Umschwung in der Herausgabe der Kursbücher herbeizuführen geeignet ist. Kein anderes Land verfügt über so viele verschiedene Kursbücher als das Deutsche Reich. Ob in dieser Mannigfaltigkeit ein Vortheil für die Reisenden zu erblicken ist, muss sehr bezweifelt werden, zumal dieselben häufig nicht nach ihrem Geschmack wählen können, sondern nehmen müssen, was gerade am Bedarfsorte auf Lager ist. Wenn überhaupt bei Kursbüchern von Geschmacksrichtungen die Rede sein kann, so ist dies nur ein Beweis, dass etwas völlig Mustergültiges noch fehlt.

Sind die Eisenbahnstrecken amtlich numerirt, so muss jedes Kursbuch, um in höherem Grade gebrauchsfähig zu sein, die amtlichen Nummern und nicht beliebig gewählte angeben, so dass an jeder Stelle ein direkter Uebergang aus dem Aushangfahrplan in das Kursbuch und umgekehrt möglich ist. Die Reihenfolge der Strecken ergibt sich von selbst.

Ein grosses allgemeines amtliches Kursbuch würde vollständig allen Ansprüchen gerecht werden, alle anderen können als Auszüge aus demselben betrachtet werden, und solche wären vorzugsweise nur für kleinere Verkehrsbezirke gerechtfertigt.

Zweifellos würde die Herstellung solcher Kursbücher weniger Zeit erfordern, der Preis durch die Massenherstellung wohlfeiler und die Gebrauchsfähigkeit durch stetigere Uebung erhöht werden.

Infolge des Besitzübergangs der meisten Norddeutschen Bahnen an den Preussischen Staat dürfte die Ausführung des Vorschlags wesentlich erleichtert sein, auch besteht in dem Deutschen Verkehrsverband eine Körperschaft, welche wohl geeignet wäre, den Gegenstand zur Berathung und Durchführung zu bringen.

Was hier für Deutschland gesagt wurde, kann auch für Oesterreich und andere Länder eingeführt werden. In den Deutschen Kursbüchern wären die Oesterreichischen Strecken durch ein den Nummern vorgesetztes „Oe“ zu kennzeichnen, umgekehrt in den Oesterreichischen Kursbüchern die Deutschen Strecken durch ein „D“.

Nur beiläufig sei noch der Vortheile gedacht, welche auch der Postdienst aus einer einheitlichen amtlichen Numerirung aller Eisenbahnstrecken zweifellos ziehen könnte.

Viele hier nicht erörterte Vortheile werden sich erst nach Einführung des Vorschlags und Durchbildung des Systems herausstellen.

G. F.

Grosse Lokomotiven.

Die Entwickelung des grossen Lokomotivenbaues im allgemeinen, das ist die Konstruktion von leistungsfähigeren Vollbahnlokomotiven für Güter- und Personenverkehr wird stets von folgenden zwei Hauptgesichtspunkten aus zu betrachten sein: Erstens mit Berücksichtigung des im betreffenden Bahngebiete, durch die Stabilität des Oberbaues bedingten zulässigen Achsendruckes, und zweitens mit Hinsicht der auszuführenden Maschinengrundform, ob Lokomotive mit Schlepptender oder Tenderlokomotive. Die Beleuchtung des ersten Gesichtspunktes, des zulässigen Achsen- oder Schienendruckes, ist nicht allein technisch, sondern auch wirthschaftlich von ganz ausserordentlicher Bedeutung; denn wenn auf einer bestehenden Bahnanlage eine Steigerung des Lokomotivvermögens zugleich einen stärkeren Oberbau, also einen grösseren todten Kapitalaufwand erforderte, dann wäre der Gewinn an Transportleistung in den meisten Fällen wohl viel zu theuer erkauft. Desgleichen ist die Frage, ob Tenderlokomotiven oder Separattender, von so einschneidender Wirkung auf die Betriebskosten, dass eine ernste Prüfung von verschiedenen Seiten geradezu herausgefordert wird.

Hinsichtlich Steigerung der Lokomotiv-Nutzleistung sind in Deutschland zur Zeit zwei verschiedene Strömungen vorherrschend: Nach der einen Richtung, deren Vertreter vornehmlich der Montan- und Hüttenindustrie angehören, kann nur durch entsprechende Verstärkung des Zukunftgeleises, oder durch einen ungeheuern Kostenaufwand geholfen werden — nach der anderen entgegenlaufenden Ansicht vieler Lokomotiveningenieure ist dagegen unser gegenwärtiger Oberbau ausreichend stark, wenn die stärkeren Lokomotiven, unter Beibehaltung der jetzigen Höchstachsendrucke, mit einer verhältnissmässig grösseren Räderzahl gebaut werden. Dass ein schwereres Geleise widerstandsfähiger ist, weiss wohl ein Jeder, und die Herstellung einer Massenstahlbahn ist heute mit keinen absonderlichen technischen Schwierigkeiten mehr verbunden; ungleich kunstvoller und doch mechanisch einfach ist aber die sachgemässe Ausbildung der stärkeren, mehrachsigen Lokomotivmaschine.

Bei Bestimmung der Achsendrucke, bezw. der Schienenstärken wird in der theoretischen Rechnung gewöhnlich nur die Belastung im Ruhezustand der Maschine in Betracht gezogen, und es werden so zwei Faktoren vernachlässigt, welche auf die Widerstandsfähigkeit des Bahnoberbaues von grösster Wichtigkeit sind, nämlich die Bauart der Lokomotive und die Fahrgeschwindigkeit. Die einzelnen Radbelastungen sind während der Fahrt einer nicht ganz stabilen oder fehlerhaft aufgehängten Maschine sehr verschieden von denjenigen Drucken, welche sich bei der Abwiegung der still stehenden Maschine ergeben haben. Anderseits können bei einer Schnellzuglokomotive, welche mit einer Geschwindigkeit von 20—30 m in der Sekunde über die Schienen saust, die Raddrucke sich nicht in der Weise auf die Bahn übertragen, wie bei einer langsam fahrenden Maschine, denn, wie jede mechanische Arbeit, erfordert auch die Druckwirkung eine gewisse Zeit zu ihrer Aeusserung. Mit anderen Worten, bei der

Schnellzuglokomotive, welche ausserdem grössere Räder hat, sind grössere Triebachsendrucke zulässig, als bei der Güterzuglokomotive mit gleicher Stabilität des Oberbaues. Die Wechselwirkungen der Kräfte, welche bei der gleich einer Kugelmasse über die Bahn fliegenden Schnellzug-Lokomotive zum Ausdruck kommen, lassen sich durch keine mathematische Formel bestimmen, und es gibt keine anderen „Gesetze des Lokomotivenbaues", als diejenigen, welche durch die Ergebnisse und Verhältnisszahlen einer erfolgreichen Praxis aufgestellt worden sind.

Die ersten kleinen Lokomotiven von Stephenson, Bury, Roberts und Baldwin hatten nur zwei Achsen, eine Trieb- und eine Laufachse. Dann folgten die dreiachsigen Lokomotiven, welche in England mit einer mittleren freien Triebachse, in Amerika mit einer hinter der Feuerbuchse liegenden Triebachse und einem vorderen Drehgestell gebaut wurden. Um die Adhäsionskraft zu vermehren, wurden später zwei und je nach Bedarf auch alle drei Achsen zusammengekuppelt. Im Jahre 1842 baute Baldwin für die damaligen kleinen Bogen der Amerikanischen Bahnen eine dreifach gekuppelte Kurvenmaschine, bei welcher die zwei vorderen Achsen in einem Drehgestell vereinigt waren; bei einer späteren Ausführung für die Erie- und Kalmazoobahn im Jahre 1843 verkuppelte Baldwin nur die hinteren zwei Achsen und stellte die vordere Laufachse mit der ersten Kuppelachse als Drehgestell zusammen, so dass Lauf- und Kuppelachse in entgegengesetzter Richtung verschiebbar waren. Seit mehr als 40 Jahren wird die Amerikanische Normallokomotive für Personen- und leichten Güterzugdienst mit zwei gekuppelten Achsen, zwischen welchen die Feuerbuchse liegt, und einem zweiachsigen vorderen Drehgestell gebaut, eine Bauart, welche ebenfalls die neue vorherrschende Richtung der Englischen Schnell- und und Personenzug-Lokomotivenpraxis kennzeichnet. In Amerika, wo die Lokomotiven wegen der leichteren Bahnen überhaupt mit mehr Achsen ausgeführt werden, als in Europa, kommen auch grosse fünfachsige Personenzug-Maschinen zur Verwendung, so auf der Georgia Pacific Railroad mit drei Kuppelachsen und einem zweiachsigen vorderen Drehgestell. Die Amerikanische Normal-Güterzuglokomotive hat nach der „Mogul"-Type drei Kuppelachsen und eine radiale Laufachse, nach der „Consolidation"-Type vier Kuppelachsen mit radialer Laufachse, während die Tender stets auf zwei Drehgestellen laufen. Für besondere Zwecke werden zweicylindrige Schleppmaschinen mit fünf und selbst sechs gekuppelten Achsen verwendet. Die Riesen-Tenderlokomotiven nach den Systemen Fairlie, Meyer, Petiet und Mallet, welche bis zu 90 t wiegen, haben sechs Achsen, welche in zwei Gruppen von je drei Achsen verkuppelt sind. Aus diesen Angaben erhellt die übrigens selbstverständliche Thatsache, dass die allmähliche, folgerichtige Verstärkung der Lokomotiven stets eine verhältnissmässige Vermehrung der Achsenzahl bedingte; andererseits ist einleuchtend, dass die Lokomotivleistung gesteigert werden kann durch Vermehrung der Druck- oder Grundfläche der Maschine bezw. durch Einschaltung von mehr Achsen bei gleichzeitiger Vergrösserung des Verdampfungs- und Zugkraftsvermögens, ohne den früheren Achsendruck der schwächeren Maschine überschreiten zu müssen. Dieses ist der eigentliche Kern der Frage, ob auf unserem bestehenden Oberbau mit Normalmaschinen von 33,4 kg auf das Meter grössere Lokomotiven verkehren können — und diese Frage ist vom Standpunkte der neuesten Eisenbahn-Maschinentechnik aus ganz entschieden zu bejahen.

Die Preussische Normal-Güterzuglokomotive mit drei gekuppelten Achsen hat ein Dienstgewicht von 38,5 t und einen dreiachsigen Tender von 28,5 t Vollgewicht. Mit Zulegung einer vierten Achse kann das Maschinengewicht auf 50 bis 52 t und die Zugkraft der Maschine entsprechend vermehrt werden, wie bei den Gebirgslokomotiven der Oesterreichischen Südbahn, ohne dass der Schienendruck der Preussischen Normalmaschinen von 13,5 t überschritten werden müsste. Zu den grössten vierfach gekuppelten Lokomotiven mit Schlepptendern, welche gegenwärtig in Europa laufen, gehören die kürzlich von Neilson & Co. in Glasgow für den Betrieb der Apenninenbahn zwischen Pistoja und Poretta gelieferten Maschinen. Diese grossen Lokomotiven, welche im „Engineering" vom 31. Oktober d. J. beschrieben und abgebildet sind, haben auf vier Achsen ein Adhäsionsgewicht von 56 t bei einer Heizfläche von 172 m². Die „Baldwin Locomotive Works" in Philadelphia haben für die Northern Pacific Railroad vierfach gekuppelte Lokomotiven mit radialer Laufachse gebaut, welche ein Gesammtgewicht von 67 t, davon 60 t auf den vier gekuppelten Achsen, und eine Heizfläche von nicht weniger als 217 m² haben. Der Tender fasst 16 t Wasser und läuft auf zwei Drehgestellen. Die Photographie einer dieser mächtigen, im letzten Jahre gelieferten Lokomotiven, welche mir die Erbauer in Philadelphia zugesandt haben, zeigt die Fabriknummer 10 000! Auf der Paris-Orléansbahn gibt es zweicylindrige Maschinen mit fünf gekuppelten Achsen; allein eine zwangläufige Verkuppelung von mehr als vier Achsen ist nicht rathsam und nur auf verhältnissmässig geraden Bahnstrecken zulässig, da schon bei vierfach gekuppelten Maschinen die Reibungswiderstände einen erheblichen Theil der Zugkraft aufzehren. In allen Fällen, wo eine grössere Achsenzahl zu verkuppeln ist, sei es nun zur Ausübung grosser Zugkräfte, oder zur Abminderung der Schienendrucke, sind viercylindrige Doppellokomotiven praktischer und sparsamer: das Gehwerk dieser Maschinen ist geschmeidiger und die Zugkraftabgabe elastischer, weil auf zwei Maschinengruppen vertheilbar. Die bis dahin konstruirten Doppellokomotiven waren sämmtlich als Tenderlokomotiven angeordnet und haben in dieser Form allen Anforderungen entsprochen.

Ungleich schwieriger ist aber die Anordnung der grossen Lokomotiven für Personen- und Schnellzugdienst, sowohl hinsichtlich der Achsenzahl als der Tenderfrage. Die dreiachsigen Preussischen Normal-Personenzuglokomotiven haben ein Dienstgewicht von 35,7 t, wovon 24 t auf die zwei gekuppelten Achsen fallen. Nach derselben Normalie sind von der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg Schnellzuglokomotiven eingeführt worden, welche mit 26,7 t Adhäsionsbelastung 38,4 t wiegen. Die grössten dreiachsigen Schnellzuglokomotiven in Deutschland verkehren zur Zeit auf den Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen. Beide Typen sind nach dem Verbundsystem von Lindner gebaut und haben annähernd dieselben Belastungsverhältnisse. Die von Krauss & Co. in München für die Bayerischen Staatsbahnen gelieferten Lokomotiven wiegen unter Dampf 42 t, wobei das Adhäsionsgewicht 29 t beträgt; ferner sind bei diesen Maschinen die vordere Laufachse und die erste Kuppelachse zu einem Drehgestell vereinigt, dessen Prinzip und Wirkung dem oben erwähnten Mechanismus von Baldwin gleichkommt, dessen Ausführung aber kinematisch vollkommener ist, indem bei dem Drehgestell von Krauss & Co. die Verbindung einer geradlinig verschiebbaren Kuppelachse mit einer radial verstellbaren Laufachse bewerkstelligt wird. Diese schön durchdachte Anordnung ist die Erfindung von Richard Helmholtz, Oberingenieur der Lokomotivfabrik Krauss & Co.

Unter den grössten vierachsigen Schnellzuglokomotiven sind die sogen. Goliathmaschinen der Belgischen Staatsbahnen mit zwei mittleren Kuppelachsen und vorderer und hinterer Laufachse bemerkenswerth. Wie in meinem Reisebericht „Von München nach Glasgow" bereits erwähnt wurde, haben diese Maschinen ein Dienstgewicht von 49 t, davon 26 t Adhäsionsbelastung; mit dem gefüllten Tender beträgt das Gesammt-Motorengewicht nahezu 80 t. Noch schwerer aber sind die ähnlich angeordneten vierachsigen Schnellzuglokomotiven der Paris-Orléansbahn von 54,7 t Gewicht mit 31,4 t Adhäsionsbelastung. Die grössten Personenzuglokomotiven mit drei gekuppelten Achsen sind diejenigen der Luxemburger Linie der Belgischen Staatsbahnen

mit 41 t Adhäsions- und 12 t Laufachsenbelastung; ferner die Streckenmaschinen Genua - Alessandria der Italienischen Mittelmeerbahnen mit 56,7 t Dienstgewicht, wovon 42,3 t auf die drei gekuppelten Achsen und 14,4 t auf ein vorderes zweiachsiges Drehgestell treffen. Diese Maschinen haben sämmtlich dreiachsige Tender mit einem Vollgewicht von 28 bis 30 t.

Grosse Lokomotiven, welche als Tendermaschinen für Personen- und Schnellzugdienst gebaut sind, findet man auf einigen Englischen Bahnen, so auf der Bahn von Bristol nach Exeter und auf der London & South Westernbahn. Mein neuester, in derselben Richtung laufender Maschinenentwurf mit zwei mittleren Triebachsen und zwei symmetrischen Drehgestellen ist in England im allgemeinen günstig beurtheilt worden, während von anderer berufener Seite das grosse Gesammtgewicht dieser Maschinen, bezw. deren Ausführung als Tenderlokomotiven beanstandet wurde.

Um die Einwirkung einer schnell fahrenden Maschine auf die Bahngeleise annähernd zu ermitteln, ist allerdings, ausser dem Höchst-Achsendruck auch das Gesammt-Motorengewicht zu berücksichtigen. Bei einer Maschine mit Schlepptender besteht dasselbe aus zwei Theilen, Lokomotive und Tender, deren Gewichte aber bei hohen Geschwindigkeiten nicht getrennt, sondern zusammen als Motorenmasse zu betrachten sind. Diese Motorenmasse ist beispielsweise bei den verstärkten Preussischen Normal-Schnellzuglokomotiven mit halben Vorräthen rund 60 t, und mit diesem Gewicht lässt sich sehr wohl eine Tenderlokomotive mit denselben Vorräthen, aber grösserer Leistungsfähigkeit herstellen. Bei den erwähnten Goliath-Schnellzuglokomotiven der Belgischen Staatsbahnen, welche in der ausländischen Tagespresse als das „Non plus ultra“ der modernen Schnellzuglokomotiven-Baukunst gepriesen werden, beträgt die Motorenmasse im Mittel, bezw. bei halber Tenderfüllung über 70 t, und gerade diese Maschinen werden gegenüber einer sachgemäss konstruirten Tenderlokomotive hinsichtlich Beanspruchung der Bahngeleise ungünstiger wirken. Solche Maschinen verkehren deshalb auf „Goliathschienen“.

Die Gründe, warum die langgestreckte und geschmeidigere Tenderlokomotive mit mittleren Triebachsen und vorderen und hinteren Drehgestellen den Oberbau mehr schont, sind vor allem in einer erheblichen Vergrösserung der eigentlichen Maschinen-Grundfläche zu suchen, in der gleichzeitigen besseren Vertheilung der Achsendrucke und in der korrekten Gliederung des Gesammt-Gehwerkes in der Längsrichtung. Desgleichen werden auch viercylindrige Doppel-Tenderlokomotiven da, wo es sich um Ausübung grösster Zugkräfte handelt, den Oberbau weniger angreifen, als verstärkte Schlepptender-Maschinen. Als ein Uebergang zu den viercylindrigen Motoren für den Personen- und Schnellzugdienst der Zukunft können aber die zweicylindrigen, doppelt gegliederten Tenderlokomotiven bezeichnet werden — mögen dieselben nun nach dem Vorbilde der Bristol und Exeterbahn mit einer einzelnen mittleren Triebachse, oder aber nach demjenigen derLondon und South Westernbahn mit zwei gekuppelten Mittelachsen konstruirt sein.

München, im Dezember 1890. A. Brunner.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Vor dem erfolgten Schlusse der meisten Landtage kamen noch folgende Gegenstände zur Sprache:

a) Der Krainische Landtag verhandelte über den Bau der Unterkrainer Bahnen und beschloss ein Gesetz, durch welches Krain auf Grundlage der Abmachungen zwischen der Generaldirektion der Staatsbahnen, der Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft und dem Konsortium dieser Bahnen, betreffend die Lieferung und Verfrachtung von Gottscheer Kohle für den Staatsbahnenbetrieb, statt der gesetzlich bedungenen 500 000 fl. Stammaktien die Garantie des Landes für Verzinsung und Amortisation von 7 Millionen 4 % Prioritätsobligationen mit 296,950 fl. jährlich übernimmt. Es wurde ferner beschlossen, einen besonderen Landes - Garantiefonds bis zu einer halben Million aus denselben Mitteln zu begründen, mit welchen der gleiche Betrag in Stammaktien gedeckt werden sollte, für Rückzahlung der etwaigen Landes - Garantievorschüsse vor den Stammaktien die erforderliche Sicherheit zu schaffen und im Verwaltungsrathe eine stärkere Vertretung anzuregen.

b) Im Galizischen Landtage wurde ein Antrag angenommen, wonach die Regierung aufgefordert wird, sämmtliche Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn mit 1. Januar 1892 zu verstaatlichen und eine derartige Regelung der Tarife auf den Staatsbahnen durchzuführen und auch die Privatbahnen zu einer solchen Aenderung der Frachtentarife zu veranlassen, dass die Landesinteressen durch die Ungarische Tarifpolitik nicht geschädigt werden. Namentlich solle die Einführung von Ausnahmetarifen für Galizisches Holz, Mehl, Spiritus usw. erwirkt und die Aufhebung der Ungarischerseits auf den Grenzstationen Orlo, Mezö-Laborcz und Lawoczne (s. die Notiz weiter unten, betreffend handelspolitische Differenzen) für Galizische Produkte eingeführten Ueberfuhrgebühr in der Höhe von 25 — 45 fl. für den Wagen durchgesetzt oder die Feststellung einer ähnlichen Ueberfuhrgebühr für Ungarische Produkte auf Galizischer Seite angeordnet werden, dass ferner für Ungarisches Petroleum auf den Oesterreichischen Staatsbahnen ebenso hohe Frachtsätze bestimmt werden, wie auf den Ungarischen Eisenbahnen für Galizisches Naphta. Der Landesausschuss möge die Durchführung dieser Maassnahmen sorgsam überwachen und nöthigenfalls zur Erzielung des gewünschten Effekts eine besondere Deputation nach Wien entsenden. Der Landtag hat ferner den Bau der Eisenbahnen von Stry nach Tarnopol, von Rzeszow nach Rozwadow, von Kolomea nach Horodenka und von Palahicze nach Tlumacz für nothwendig erkannt und diesbezügliche Aufforderungen an die Regierung sowie an den Landesausschuss gerichtet. Schliesslich wurde der Landesausschuss aufgefordert, einen Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau des Galizischen Lokalbahnnetzes auszuarbeiten und dem nächstjährigen Landtage vorzulegen.

c) Der Oberösterreichische Landtag beschloss, auf die Petition des Verwaltungsrathes der Wels - Aschacher Lokalbahn, wegen Subvention des Bahnbaues Wels - Kremsmünster, dermalen nicht einzugehen.

d) Der Kärntnerische Landtag bewilligte für die Ausarbeitung des Detailprojektes der Lokalbahn Wolfsberg-Rudolphsbach, worüber der Landesausschuss mit dem Steiermärkischen Landesausschusse sich ins Einvernehmen zu setzen haben wird, 15 000 fl.

e) Der Tirolische Landtag hat den Antrag, betreffend die Förderung des Baues von Lokalbahnen, dem Landesausschusse zur Erhebung, insbesondere der Erfolge des Steiermärkischen Lokalbahngesetzes, abgetreten.

f) Der Triester Landtag hat den Gesetzentwurf angenommen, durch welchen das von der Gemeinde und Handelskammer in Triest zur Erbauung von Lagerhäusern aufgenommene Darlehen von 11 Millionen für ein Landesdarlehen erklärt wird. Hierauf wurde ein Antrag angenommen, demzufolge der Landtag dem auf der Eisenbahnkonferenz in Klagenfurt gefassten Beschlusse, betreffend die Erbauung der Bahnlinie Divacca-Laak und Laak-Klagenfurt über die Karawanken und durch das Rosenthal, seine volle Zustimmung gibt.

g) Im Böhmischen Landtage beantwortete der Statthalter eine Interpellation, betreffend die Lage der Nordböhmischen Mühlenindustrie mit Beziehung auf die (weiter unten mitgetheilte) Petition gleichen Inhalts: „Es dürfte nach den gepflogenen Erhebungen kaum möglich sein, den Wünschen nach einer Aenderung der Waarenklassifikation in dem Sinne näherzutreten, dass die von der überwiegenden Mehrzahl der Mühleninteressenten bei der 1886er Enquête gutgeheissene gleiche Behandlung von Getreide und Mehl durch eine weitgehende Herabsetzung der Getreidetarife aufgehoben werde, indem dieser Vorgang einen Einnahmeausfall gewärtigen liesse, der sich auf den Staatsbahnen allein mit ungefähr 1 Million Gulden beziffern würde. Andererseits steht dem Vorschlage der gänzlichen Aufhebung, der auf Andrängen der Regierung den heimischen Mühlen für ihren Mehltransport gewährten Begünstigungen, die gebotene Rücksicht auf die Mühlenindustrie in anderen Theilen der Oesterreichischen Reichshälfte entgegen, denen solche Begünstigungen sehr erwünscht sind. Wie sehr die Schwierigkeit der Sachlage durch die Interessenkollision der verschiedenen Gruppen der Oesterreichischen Mühlenindustrie gesteigert wird, erhellt aus dem Umstande, dass eben jetzt dem Handelsministerium seitens der Schlesischen Mühleninteressen-

ten ein Ansuchen vorliegt, welches dahin geht, das Ausmaass der Begünstigungen für den Mehltransport speziell nach Nordböhmen noch weiter zu erhöhen. Ungeachtet dieser Schwierigkeiten wird die Regierung ihre Bemühungen fortsetzen, um die Anliegen der Nordböhmischen Mühlenindustrie thunlichst zu berücksichtigen. Seitens des Handelsministeriums wird zu diesem Zwecke die Vornahme einer speziellen Verhandlung an Ort und Stelle ins Auge gefasst, um die für den Getreidebezug der Nordböhmischen Mühlen erforderlichen Erleichterungen klarzustellen. Was schliesslich den Uebelstand anbelangt, dass derzeit Mehl von Ungarn nach Böhmen billiger als Getreide befördert wird, so dürfte dieses Verhältniss demnächst, wenn nicht ganz beseitigt, so doch erheblich gemildert werden."

Verkehrsvorlagen im Oesterreichischen Reichsrathe.

Für die am 4. d. Mts. zu eröffnende Session des Reichsrathes sind folgende Vorlagen in Aussicht genommen und zwar: 1. Der Gesetzentwurf über die Umwandlung der Prioritäten der Albrechtbahn. 2. Mit Bezug auf den Umstand, dass das bestehende Lokalbahngesetz mit 31. Dezember d. J. abläuft, eine diesen Gegenstand behandelnde Vorlage. 3. Ein Antrag, durch den das Handelsministerium ermächtigt wird, den Fahrpark der Oesterreichischen Staatsbahnen durch Anschaffung von neuen Lokomotiven und Wagen zu vermehren und zu diesem Behufe die Gewährung eines Kredits von 3,5 Millionen Gulden nachzusuchen. Dieser Betrag soll jedoch nicht in einem Jahre verbraucht, sondern auf mehrere Verwaltungsperioden vertheilt werden. Es wurden im vorigen Jahre 1000 Güterwagen zur Anschaffung bewilligt. — Die Angelegenheit des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd kann, obschon die Zustimmung der Ungarischen Regierung zur Lösung des Vertrages und zur Umgestaltung dieser Schifffahrtsunternehmung in eine rein Oesterreichische bereits vorliegt, erst im neuen Jahre der Behandlung der Legislative unterbreitet werden, da noch viele und mannigfache Voraussetzungen zu erfüllen sind. Obwohl der Handelsminister die Eisenbahnen zu einer detaillirten Konferenz über die Art und Weise der Betriebsführung der bei den Eisenbahnen für Bedienstete bestehenden Konsumvereine aufgefordert und den Handelskammern einen Bericht über den Betrieb der Konsumvereine im allgemeinen abgefordert hat, so ist es noch zweifelhaft, ob diese Angelegenheit im Verordnungs- oder Gesetzgebungswege geregelt werden soll. Dagegen soll eine Novelle zur Ergänzung des Unfallversicherungs-Gesetzes eingebracht werden. Dieselbe bezweckt die Erweiterung der Versicherungspflicht zunächst in der bereits im Verordnungswege eingeschlagenen Richtung, ferner auch die anderweite Verwerthung der diesfalls gemachten Erfahrungen.

Eisenbahnpolitische Differenzen mit Ungarn.

Die in Wien abgehaltenen Konferenzen zwischen dem Ungarischen und dem Oesterreichischen Handelsminister hatten auch die Besprechung eisenbahnpolitischer Angelegenheiten zum Gegenstande. Es bezogen sich dieselben auf die tarifarischen Maassnahmen der Ungarischen Staatsbahnen gelegentlich der Inbetriebsetzung der Eisenbahn Stryj-Munkacs. Bekanntlich wurde das Endglied dieser Bahn von Beskyd bis Munkacs nur aus strategischen Rücksichten erbaut und sollten hiermit nicht etwa tarifarische Begünstigungen platzgreifen können, welche sich daraus ergaben, dass der Verkehr aus Ostgalizien, Russland und der Bukowina auf der neuen kürzeren Route den Verkehr auf den Galizischen Staatsbahnlinien aus jenen Gegenden beeinträchtigte oder konkurrenzirte. Um diesem Vorgehen zu begegnen, führte die Staatsbahn auf der Linie Stryj-Beskyd den sogenannten Pontebba-Tarif ein, der durch seine Höhe die Möglichkeit einer Schädigung der Oesterreichischen Staatsbahnen ausschloss. Ungarischerseits hielt man sich durch diesen Vorgang für benachtheiligt und führte als Repressalie auf den Ungarischen Linien der ehemaligen Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn höhere Tarife ein, durch welche der Import Galizischer Transporte nach Ungarn wesentlich erschwert wurde. (Siehe obige Verhandlung im Galizischen Landtage.) Die Austragung dieser Differenz liegt im beiderseitigen Interesse, und zwar um so mehr, als ja durch die in Aussicht stehende Eisenbahnverbindung Kolomea-Marmaros-Szigeth ähnliche Zustände geschaffen werden können, die noch vor Ausführung dieses Unternehmens geordnet werden müssen.

Ertheilung und Fristerstreckung von Vorkonzessionen.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Privaten Leopold Schnabblegger in Ottakring bei Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Tarvis und der Haltestelle Ober-Tarvis der Oesterreichischen Staatsbahnen bis nach Raibl auf die Dauer eines Jahres ertheilt, ferner die dem Karl Kreibich in Saaz und Genossen bereits ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Flügelbahn von dem oberen Theile der Stadt Saaz zum Ladegeleise der Oesterreichischen Staatsbahnen bei Liebotschan auf weitere 6 Monate verlängert.

Mittheilung ausländischer Behörden über Zulassung von Viehsendungen aus Oesterreich.

Die Bahnverwaltungen wurden vom K. K. Handelsministerium aufmerksam gemacht, dass eine Ueberschreitung der veterinärpolizeilichen Vorschriften durch eine verfrühte Publikation solcher Zulassungen um so mehr hintangehalten werden muss, als dieselbe unter Umständen die Ursache von unliebsamen Missverständnissen und Uebergriffen bilden könne. Es wurde ferner daran erinnert, dass von Zugeständnissen mehrerer Regierungen des Deutschen Reiches in Bezug auf die Gestattung der Einfuhr lebender Schweine aus der provisorischen Konfinirungsanstalt in Biala aus veterinärpolizeilichen Gründen vorläufig nur auf die von der Königlich Preussischen Regierung jeweilig bestimmten öffentlichen Schlachthäuser in Preussisch-Schlesien und auf die Schlachtanstalt in Berlin begrenzt werden mussten.

Ein neuer Tarif für den Levanteverkehr.

Das K. K. Handelsministerium hat diesbezüglich an die Handels- und Gewerbekammer in Wien folgenden Erlass gerichtet: „Unter Bezugnahme auf die Eingaben, betreffend die gegenüber der Konkurrenz der Deutschen Levantelinie ebenmässig zu Gunsten der Triester Route zu treffenden Maassnahmen, wird die Kammer in Kenntniss gesetzt, dass mit dem 1. Januar 1891 der neue Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr ins Leben treten wird. Durch diesen Tarif, welcher zufolge der hieramtlichen Intervention namhafte Frachtermässigungen, und zwar auch bei Reexpedition, in Triest enthält, wird den seitens der einzelnen Produktionszweige geäusserten Wünschen, so weit sich dies dermalen überblicken lässt, nach Möglichkeit Rechnung getragen, und dürfte dieser Tarif geeignet sein, nicht nur der Konkurrenz fremder Produktionsgebiete auf den Absatzmärkten der Levante wirksam zu begegnen, sondern auch den Absatz heimischer Produkte daselbst nachhaltig zu fördern. Anlangend das Ansuchen wegen Vermeidung einer den Wiener Platz benachtheiligenden differentiellen Tarifbehandlung des Verkehrs von Oesterreichischen Stationen nach Triest, hat das Handelsministerium schon bei der Berathung über die Grundzüge des Oesterreichischen Levantetarifes Anlass genommen, auf die möglichste Wahrung dieses Gesichtspunktes zu dringen, und ist das Handelsministerium hierbei insbesondere der Bereitwilligkeit der Südbahngesellschaft begegnet, daher die bei der Aufstellung des neuen Tarifs infolge der obwaltenden Konkurrenzverhältnisse nicht ganz zu vermeidenden Anomalien sowohl hinsichtlich der Anzahl der Fälle, als auch der in den einzelnen Fällen eintretenden Differenzen die weitestgehende Einschränkung erfahren haben, so dass eine Schädigung der Interessen Wiens durch diesen Tarif wohl ausgeschlossen erscheint."

Petition der Böhmischen Müller an den Reichsrath.

In derselben wird die Bitte ausgesprochen, der Reichsrath möge ehethunlichst dahin wirken, dass zur Rettung der bereits am Rande des Verfalls befindlichen Mühlenindustrie in Böhmen eine energische und durchgreifende Hilfsaktion eingeleitet werde. Die Wünsche der Böhmischen Müllerschaft gipfeln in folgenden drei Punkten: a) Zunächst in der Abschaffung der gleichen Tarifirung von Getreide und Mehl, d. h. in der Versetzung von Mehl in eine höhere, oder des Getreides in eine niedrigere Tarifklasse, als es gegenwärtig auf Grund des Reformtarifes vom Jahre 1876 der Fall ist. „Alle Klassen des genannten Tarifschemas sind auf dem Prinzipe der Werthklassifikation aufgebaut, wobei der tarifarische Unterschied zwischen Rohprodukt und Fabrikat in der Differenz der fraglichen Frachtkosten überall zum Ausdruck gelangt. Nur Mehl und Getreide bilden gegen diesen natürlichen Grundsatz eine Ausnahme, ja noch mehr, durch die Ungarischen Mehlrefaktien wurde derselbe sogar auf den Kopf gestellt, indem Ungarisches Mehl nunmehr bedeutend billiger als das minderwerthige Rohprodukt, Getreide, verfrachtet wird." b) Ferner in der Einführung des Kilometertarifes anstatt des gegenwärtig in Oesterreich allgemein bestehenden Staffeltarifsystems, allerdings unter der Voraussetzung, dass die zu a) angeführte Deklassifikation in Wirksamkeit trete. „Der Müllerschaft in Böhmen muss die baldthunlichste Einführung des Kilometertarifs um so dringender erscheinen, als in demselben das einzige Mittel zu suchen ist, durch welches bei der mittelst der Eisenbahnen herbeigeführten Kondensation von geographischen Entfernungen jedwede ungerechte Verschiebung der Produktionsbedingungen hintangehalten werden kann." c) Endlich in der grundsätzlichen Beseitigung aller Refaktien und der Einführung einer vollständigen tarifarischen Parität zwischen allen sowohl hier- als auch ausländischen, beziehungsweise Ungarischen Verfrachtern.

Oesterreich und der Ungarische Frachtentarif.

Die Regierung hat eine genaue Prüfung des neuen Ungarischen Frachtentarifs angeordnet. Dabei soll insbesondere die wirthschaftliche und finanzielle Rückwirkung des neuen Tarifes auf Oesterreich ins Auge gefasst werden. Auf Oesterreichischer Seite beschäftigt man sich übrigens auch schon seit längerer Zeit mit einer Reform der Frachtentarife.

Die Ueberschwemmungen in Böhmen und die Verkehrsstörung auf der Buschtêhrader Bahn.

Die Hiobsposten über die grossen Ueberschwemmungen haben Petitionen an die Regierung veranlasst, während früher schon eine Stromschau der Donau und anderer Gewässer stattfand. Infolge der durch die Ueberschwemmung verursachten Verkehrsstörung auf der Buschtêhrader Bahn wird deren Süddeutscher Verkehr, dank dem Entgegenkommen der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen, über Klingenthal-Zwota-Adorf-Voitersreuth-Franzensbad geleitet werden. Die Güter dürften diese Route, welche einen Umweg von 62 km bedeutet, einschlagen. Auch der Personenverkehr wird diese Richtung nehmen, damit die Arbeiten an der Stelle der Verkehrsunterbrechung ungehindert fortschreiten können. Auf der Strecke wurden deshalb zwei Extrazüge eingelegt. Nach Sachsen wickelt sich der Verkehr normal ab, und wird alles, was sonst über Franzensbad austrat, über Klingenthal abgefertigt. Durch diese Maassnahmen hofft man, die materiellen Verluste herabzudrücken. An der Herstellung der Strecke wird energisch gearbeitet.

Einlösung der Prag-Duxer Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Eisenbahn hat beschlossen, von dem ihm vertragsmässig zustehenden Rechte Gebrauch zu machen und die Prag-Duxer Eisenbahn mit dem 1. Januar 1892 zu erwerben. Die Anzeige an die Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft, sowie die Einberufung der Generalversammlung erfolgt nach dem von der Regierung anzusuchenden Einverständnisse über die Modalitäten der Uebertragung und der Beschaffung der Geldmittel.

München-Triest über das Pusterthal.

Durch die am 14. November d. J. stattgehabte Fahrplankonferenz wurde auf Vorschlag der Südbahn eine erfreuliche Besserung der Zugverbindung zwischen München und dem Pusterthale bezw. Triest erreicht, indem der Anschluss des Tiroler Tagesschnellzuges an den der Pusterthaler Bahn und dadurch mit jenem der Wien-Triester Linie ermöglicht wurde. Vom 1. Juni 1891 ab werden schon direkte Wagen München-Triest und umgekehrt verkehren.

Verletzung beim Aufladen von Schienen (Rechtsfall).

Die Verletzung, welche einem Bediensteten bei der Verladung von Schienen auf einem im Bahnhofe stehenden, mit der Lokomotive nicht verbundenen Wagen zustösst, ist als eine Ereignung im Verkehre im Sinne des Unfallgesetzes anzusehen. Diese Entscheidung des K. K. Obersten Gerichtshofes wurde damit begründet, dass die fragliche Verletzung während einer Vorkehrung sich ereignete, welche nöthig war, um mit Hilfe der übrigen Dienstzweige diese Schienen weiter zu befördern, daher betreffe eine solche Verrichtung den Verkehr selbst und die bei Verrichtung dieses Dienstes stattgefundene körperliche Verletzung wurde von den unteren Instanzen mit Recht als eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn beurtheilt. (Röll'sche Sammlung Nr. 41.)

Eröffnung eines zweiten Geleises und einer Strecke.

a) In Ansehung des nunmehr vollendeten zweiten Geleises der Strecke Krakau-Dembica der Galizischen Carl Ludwigbahn wurde der Benutzungskonsens ertheilt.

b) Am 20. November d. J. wurde die Industriebahn Kovászna-Gyulafalva im Haromszeker Komitat in Siebenbürgen eröffnet. Diese dem Grosshändler David Horn in Budapest konzessionirte und von ihm in Jahresfrist fertiggestellte Lokalbahn ist vorzugsweise zur Verwerthung der grossen Urwaldungen der dortigen Gegend bestimmt.

Wiedereinführung des Freigepäcks auf den Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Mit 1. Januar 1891 wird auf diesen Linien das seit 1. August d. J. aufgehobene Gepäck-Freigewicht wieder eingeführt und wird im Lokalverkehre auf ein ganzes Billet 25 kg, auf ein halbes Billet ein solches von 12 kg gewährt werden. Die Gesellschaft ist damit dem Wunsche vieler Reisenden ohne Erhöhung ihres Personentarifes entgegengekommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Begebung der Russischen 3% Rente durch die Banque de Paris hat bei den intimen Beziehungen zwischen der Wiener und Pariser Börse die Kauflust wieder angeregt, von welcher die Bahnaktien profitirten, zumal als bessere Notirungen von London und Berlin gemeldet wurden. Nur Böhmische Bahnen waren infolge der dortigen Ueberschwemmungen etwas matter, so notirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2740, Galizische Carl Ludwigbahn 203,75, Nordwestbahn 218,75, Staatsbahn 244,50 und Südbahn 135,75; Elbethalbahn (223,50) und Buschtêhrader Bahn (A 1160, B 469) waren etwas schwächer.

Von der Balkanhalbinsel.

Türkei.

Am 3. November ist der neue Bahnhof der Orientbahnen in Konstantinopel in Gegenwart des Adjutanten des Sultans, der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten, sowie des Oesterreichischen Botschafters feierlich eröffnet worden.

Nachdem das Konzessionsgesuch von Vigié, betreffend die Verbindung des Europäischen mit dem Asiatischen Bahnnetz durch eine Dampffähre über den Hellespont, gescheitert ist, versuchen Giano und Gourrier die Pforte für eine Brücke, welche Konstantinopel mit der Asiatischen Küste verbinden soll, zu erwärmen. Die Gesammtlänge der 40 m über dem Meeresspiegel schwebenden Brücke soll, einschliesslich der Landöffnungen, 2 000 m betragen; der mittlere 1 400 m lange Theil soll aus einem Mitteljoch von 500 m Spannweite, an das sich nach beiden Seiten Joche von 250 und 200 m anschliessen, bestehen.

Bulgarien.

Mit derselben Thatkraft, mit der Bulgarien s. Zt. trotz seiner schwierigen Finanzlage die Bahnen Zaribrod-Vakarel und Yamboli-Burgas ausgeführt hat, ist das Land an ein anderes bedeutendes Eisenbahnunternehmen herangegangen, nämlich eine Verbindungslinie von Station Kaspidschan der Bahn Rustschuk-Varna über Schumla, Tirnowa und Roman nach Sofia und von dort südwestlich nach Köstendil an der Türkischen Grenze in der Richtung auf Uesküb. Die Vorarbeiten sind für die ganze Linie ausgeführt; Bulgarischen Nachrichten zufolge sollen sogar die Theilstrecken Kaspidschan-Tirnowa (160 km) und Tirnowa-Roman (175 km) noch vor Ablauf dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden können, doch dürfte sich diese Nachricht wohl als zu schönfärberisch erweisen.

Die Direktion der öffentlichen Arbeiten bereitet ausserdem schon einen neuen Gesetzentwurf vor, welcher zum Bau einer 114 km langen Bahn von Philippopel nach Nowa-Saghra an der Linie Yamboli-Burgas 8 000 000 Frcs. fordert.

Griechenland.

Ueber die Südgriechischen Bahnen entnehmen wir in Ergänzung unserer früheren Mittheilungen (vgl. Nr. 51 und 68 des lfd. Jahrg. d. Ztg.) dem Geschäftsbericht der Internationalen Baugesellschaft von Braine-le-Comte folgendes:

Das von der Hellenischen Regierung der Gesellschaft konzessionirte Netz umfasst folgende Linien:

1. Myli-Kalamata (180 km), ursprüngliche Konzession, jetzt im Bau;
2. Leondari-Karythäna in Arkadien (20 km), Konzession vom 14./26. Dezember 1889;
3. Pyrgos-Kyparissia mit Abzweigung Kyparissia-Meligala in Messenien (140 km) und Leondari-Sparta-Xirokambi in Lakonien (60 km), Konzession vom 28. März 1890.

Diese zusammen 400 km werden von der Internationalen Gesellschaft gebaut, indem der Staat zum Bau folgende Beiträge leistet: 1. für die Linie Myli-Kalamata den Ertrag einer Anleihe von 24 Millionen Drachmen, 2. für die Linie Leondari-Karythäna eine kilometrische Beihilfe von 20 000 Dr. und 3. für die ferneren 200 km eine kilometrische Beihilfe von 24 000 Dr. Ausser diesem in Unter- und Oberbau auszuführenden Netz hat die Gesellschaft noch die Herstellung des Oberbaues für die 34 km lange Linie Xirokambi-Gythion, welche die Lakonische Linie mit dem Meere verbindet, übernommen und dem Staate, der die Bahn im Unterbau und bezüglich der Kunstbauten fertig überliefert, eine kilometrische Entschädigung von 6 000 Dr. zu zahlen.

Diese vereinigten Konzessionen bilden ein Gesammtnetz von 434 km, das in 5 Jahren zu vollenden ist; dasselbe kreuzt die fruchtbarsten und bevölkertsten Theile des Peloponnes und verbindet das Innere der Halbinsel mit den vier Handelsplätzen Myli, Gythion, Kalamata und Pyrgos, denn die Gesellschaft hat sich auch der im Betriebe befindlichen wichtigen Linie Pyrgos-Katakolo (13 km) versichert.

Der Bau und Betrieb dieses Gesammtnetzes sind der am 28. Juni 1890 unter Betheiligung von A. Syngros, der Bank von Epirus und Thessalien sowie der Handelskreditbank mit einem Kapital von 14 Millionen Drachmen gebildeten Südgriechischen Eisenbahngesellschaft übertragen worden. Dieses Kapital zerfällt in 56 000 Antheilscheine im Nennwerthe von je 250 Dr., hiervon sind 25 200 Stück 5 % Vorzugs- und 30 800 Stück Stamm-Antheilscheine; die Gesellschaft kann auch (in 66 Jahren rückzahlbare) Schuldverschreibungen ausgeben, doch darf deren Verzinsung und Tilgung jährlich nicht mehr als 928 400 Dr. in Anspruch nehmen.

Infolge der Bildung der Griechischen Gesellschaft sowie infolge der abgeschlossenen Verträge beschränkt die Baugesellschaft ihr verfügbares Betriebskapital auf 1 300 000 Dr. Sie hat sich die Ausführung der noch zu bauenden 254 km zu lohnenden Preisen gesichert und erhält als Entschädigung für ihre Einlagen theils bei Bildung der Griechischen Gesellschaft, theils nach Maassgabe des Baufortschritts der Neubaulinien 22 800 als voll eingezahlt geltende Vorzugs-Antheilscheine, welche bei einem Nennwerth von 250 Dr. eine Gesammtvergütung von 5 700 000 Dr. darstellen. 7 400 Antheilscheine hat sie erhalten, die verbleibenden 15 400 Stück sind mit dem Fortschritt der Arbeiten zu übergeben.

Die Eisenbahn Missolonghi-Agrinion ist Mitte August d. J. dem Betriebe übergeben worden.

Beim Bau der Eisenbahn Piräus-Larissa sind eine Anzahl vorgeschichtlicher Grabstätten mit sehr kostbaren Funden blossgelegt worden.

Aus Russland.

Bestandaufnahme der als Eisenbahnzubehör anzusehenden Gegenstände.

Eine gegenwärtig den Eisenbahnverwaltungen zugegangene Verordnung weist dieselben an, ein genaues Verzeichniss aller derjenigen Gegenstände anzufertigen, welche für Rechnung des Betriebskapitals beschafft worden sind. An der Hand dieser Verzeichnisse sollen dann die sämmtlichen Vorräthe auf Grund einer bereits erfolgten Verständigung des Ministeriums der Verkehrsanstalten, der Finanzen und des Reichskontroleurs durch Regierungsbeamte einer Untersuchung unterzogen werden, wobei die abgenutzten und sonstwie untauglichen Gegenstände gänzlich auszuscheiden, über die im Gebrauch befindlichen aber genaue Vorschläge anzufertigen sind. Die letztere Kategorie von Bahnzubehör ist nach etwa vorhandenen Rechnungen oder, wo solche fehlen, nach dem Marktpreise oder sachverständiger Schätzung, unter Berücksichtigung des faktischen Zustandes zu schätzen. — Zur Vornahme dieser Arbeit ist eine dreimonatliche Frist festgesetzt, nach deren Ablauf die Vorschläge dem Eisenbahndepartement vorzustellen sind, in denen angegeben sein muss, welche Gegenstände des Eisenbahnzubehörs 1. vollkommen tauglich, 2. unter Voraussetzung einer Reparatur tauglich sind — und wieviel die Reparatur kosten würde und 3. welche untauglich sind. Den Umfang des auf jeder einzelnen Bahn vorgefundenen Zubehörs anlangend, ist anzugeben, ob derselbe den Anforderungen an normalem Vorrath entspricht oder denselben nicht erreicht oder übersteigt. — Das untaugliche Eisenbahnzubehör soll dann unter gewissen Formalitäten veräussert und der Erlös als Betriebskapital hinterlegt werden. Ueber Neuanschaffungen, welche das Betriebskapital übersteigen, haben dann die Eisenbahngesellschaften in Zukunft besondere Vorstellungen zu machen. — Alle diese Bestimmungen finden aber nur auf diejenigen Bahnen Anwendung, welche der Staatsregierung infolge erhaltener Zahlung à conto der gewährleisteten Garantie des Aktien- oder Obligationenkapitals, sowie infolge etwa erhaltener Darlehne verschuldet sind. — Also wohl auf fast allen Bahnen.

Gebührentaxe für Ausführung der Zollformalitäten.

Der Minister der Verkehrsanstalten bringt zur allgemeinen Kenntniss der Eisenbahnverwaltungen eine Verordnung des Finanzministers, welche die zeitweilige Gebührentaxe enthält, welche die Eisenbahnen für die Ausführung der Zollformalitäten bei den Russischen Zollämtern zu erheben berechtigt sind. Die Taxe zerfällt in 2 Hauptabtheilungen, nämlich:
a) Rückerstattung der verauslagten, gesetzmässigen Zahlungen gelegentlich der Zollbereinigung und
b) Kommissionsgebühren für die Besorgung der Zoll-Accisepolizei und sonstiger Formalitäten.

Während der erste Theil alle Zahlungen, welche verauslagt werden dürfen, einzeln aufführt, enthält der zweite Theil die Kommissionssätze, welche in Berechnung gezogen werden dürfen und zerfällt derselbe in folgende 5 Abtheilungen: 1. Für Transportwaaren. — 2. Für Exportwaaren. — 3. Für ausländische Waaren, welche Russland transitiren. — 4. Für ausländische Waaren, welche ein Russisches Zollamt im Innern des Reiches transitiren. — 5. Für die verauslagten Beträge.

Die Verfügung ist veröffentlicht in der „Senatszeitung“ vom 31. August 1890.

Betriebsverträge mit anschliessenden Privat-Zufuhrbahnen.

Eine Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 18. September d. J. bringt den sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen in Erinnerung, dass in Gemässheit des § 24 des Allerhöchst bestätigten Reglements über den Bau und Betrieb von Zufuhrbahnen, welche Privatpersonen gehören und sich an Magistralbahnen anschliessen, Verträge namentlich über den Betrieb zwischen den Besitzern der Zufuhrbahnen und den Verwaltungen der Anschlussbahnen abgeschlossen werden müssen, bezw., falls solche Verträge bestanden haben, aber abgelaufen sind, dass dieselben zu erneuern sind. Da nun bemerkt worde, dass diese Bestimmungen nicht in aller Strenge beobachtet worden sind, so verfügt der Minister der Verkehrsanstalten:

1. dass sofort und nicht später als bis zum 1. Januar 1891 die Forderung des § 24 des vorbezeichneten Reglements erfüllt werden und, falls es nicht gelingen sollte, die Verträge bis dahin fertigzustellen, wenigstens die Projekte zu denselben vorzulegen;

2. allen Eisenbahnverwaltungen zu eröffnen, dass im Nichterfüllungsfalle der Uebergang des rollenden Inventars auf die Zufuhrbahnen am 1. Januar 1891 einzustellen ist.

Vorsichtsmaassregeln zur Verhütung von Feuerschäden.

Vor nicht allzu langer Zeit berichteten wir über gewisse Vorsichtsmaassregeln, behufs Verhütung von Feuerschäden in den Personenwagen, durch welche, unter vielen anderen Maassnahmen, namentlich auch der Gebrauch von Petroleum als Beleuchtungsmaterial für das Innere der Personenwagen auf das Strengste verboten wurde. In Ergänzung bezw. Abänderung jener Regeln wird gegenwärtig eine vom 11. August 1890 datirte Vorschrift veröffentlicht, danach auch Lampen, welche durch Mineralöl gespeist werden, zur Beleuchtung der Personenwagen verwandt werden dürfen, sofern die betreffende Bahnverwaltung den Wunsch hierzu ausspricht und gleichzeitig die Konstruktion der Lampen zur Prüfung und Bestätigung unter Angabe der Vorschriften, betreffend die Organisation des gesammten Dienstes, dem die Reinigung und Unterhaltung der Lampen obliegt, vorgestellt wird.

Aenderung eines Stationsnamens.

Mit Genehmigung des Herrn Ministers der Verkehrsanstalten ist die Station der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn „Olen-Kolodes“ umgenannt worden in „Kolodesnaja“.

Zweigbahn Koslow-Dankow-Lebedjan eröffnet.

Aus Koslow wird berichtet, dass die 107 Werst lange Zweigbahn der Rjäsan-Koslower Eisenbahn von der Station Bojowalensk über Raunenburg und Dankow nach Lebedjan dem Verkehre übergeben wurde.

Projekt, betreffend eine Eisenbahn von Berdjansk zur Losowo-Sewastopoler Bahn.

Eine neue Eisenbahn von grosser wirthschaftlicher und kommerzieller Bedeutung soll seitens des Verkehrsministeriums beschlossen worden sein: eine Bahn, welche die Stadt Berdjansk mit einer der Stationen der Losowo-Sewastopoler Bahn verbindet. Einerseits wird sie die Richtung nehmen von Berdjansk über die reichen Deutschen Kolonien Neu-Stuttgart, Halbstadt bis Tokmaka, andererseits von Pogowka über Berdjansk bis Melitopol. Folgende Erwägungen sind für die Anlage der Bahn bestimmend gewesen: der Berdjanskische Kreis wie überhaupt dieses ganze Gebiet liefert jährlich an zu transportirenden Waaren gegen 15 Millionen Pud, davon zumeist Weizen, der wegen seiner Güte im Auslande hochgeschätzt ist; der Hafen von Berdjansk ist 4 Monate im Jahr von jeglicher Verbindung abgeschlossen, da das Asowsche Meer während dieser Zeit zufriert. Ausserdem gedenkt das Verkehrsministerium den Mariupolschen Hafen ausschliesslich der Verschiffung der Donezkohle anheimzugeben und Berdjansk als Handelshafen für Getreideausfuhr bestehen zu lassen.

Aus Frankreich.

Die neue Zollgesetzgebung.

Nachdem wir in Nr. 91 dieser Zeitung die Beziehungen der Eisenbahntarife zur Zollpolitik erörtert, erscheint es angezeigt, die Grundlagen und Gesichtspunkte, von denen der Entwurf des neuen Zollgesetzes ausgeht, mit einigen Strichen zu kennzeichnen, zumal dasselbe die (allerdings unausgesprochene) Absicht verfolgt, die Wirkung des Artikel 11 des Frankfurter Friedensvertrages, durch den sich Deutschland und Frankreich

gegenseitig das Recht der meistbegünstigten Nation zuerkannten, aufzuheben.

In der Begründung des Gesetzentwurfes wird mit düsteren Farben die zollpolitische Lage in Europa ausgemalt: Deutschland ist seit 1879 und noch verschärfter seit 1885 und 1887 Schutzzöllner; Oesterreich und Italien sind seit 1882 bezw. 1883 Schutzzöllner; Russland, das seine erst zu schaffende heimische Gewerbthätigkeit mit allen Waffen schützt, ist Schutzzöllner; Belgien hat sich, indem es seit 1887 lebendes Vieh und frisches Fleisch besteuert, unter das Banner des Schutzzolls gestellt; aus ähnlichen verzeihlichen Gründen erfährt Schweden dasselbe Loos; die Schweiz und Spanien stehen stark im Verdacht, ihrer Zollpolitik nächstens dieselbe Wendung zu geben; von den Völkern Europas sind kaum Portugal und Dänemark von dieser Gemeinschaft ausgeschlossen. Von England kann natürlich nicht die Rede sein, denn die Behauptung, dass das Vereinigte Königreich dem Fortschritt der Neuzeit Zugeständnisse gemacht hat oder zu machen geneigt ist, wäre denn doch zu gewagt.

Seit 1860, wo Frankreich durch Abschluss des Handelsvertrages mit England den Weg des nur wenig beschränkten Freihandels betrat und seit 1881, dem Zeitpunkt der Aufstellung des letzten allgemeinen Zolltarifs, haben sich unter dem Einfluss von drei Hauptursachen die wirthschaftlichen Bedingungen vollständig geändert. Zunächst gestatten die Verbreitung der wissenschaftlichen Kenntnisse und die Verallgemeinerung der technischen Fortschritte keiner der früher bevorzugten Gegenden mehr, die Alleinherrschaft über Gewerbe, die sie gewissermaassen als Erbtheil zu betrachten gewohnt waren, aufrecht zu erhalten; besonders gehen die unter einer ungeheuren Staats- und Militärlast fast erliegenden neuen Länder schnell von der Stellung des Verbrauchenden zu der des gewerblich Erzeugenden über. Zweitens drängt die unablässige Entwickelung der Verkehrserleichterungen dahin, aus der ganzen Welt einen einzigen ungeheuren Markt zu machen, wodurch die Völker inniger auf einander angewiesen werden. Endlich muss man die Arbeiterbewegung, deren Bedeutung sich unmöglich verkennen lässt, in Rechnung ziehen.

Daher erscheint die zu lange Dauer der Handelsverträge unvereinbar mit den schnell wechselnden Bedingungen der neuzeitlichen Gewerbthätigkeit und mit den unerwarteten Aenderungen, die sich aus der Entdeckung eines neuen Fortschritts, aus der Ausnutzung eines bisher nicht verwendeten Stoffes, aus der Eröffnung einer neuen Eisenbahn oder Dampfschiffslinie oder aus der Ermässigung der Beförderungssätze ergeben; ebenso unvereinbar auch mit den Entwerthungserscheinungen der Edelmetalle und den Schwankungen der nicht durch Zwangskurs geschützten Staatsmünze.

Diese Veränderungen müssen durch entsprechende Gegenmaassregeln der Zollpolitik in kurzer Zeit ausgeglichen werden können; der Gesetzentwurf will daher der Regierung die Befugniss zuerkennen, die Zollsätze innerhalb gewisser Grenzen nach bestem Ermessen zu bestimmen. Der Mindesttarif, bis zu welchem die Regierung behufs Erlangung von Zollbegünstigungen für die Französischen Waaren seitens anderer Länder herabgehen, den sie aber auf keinen Fall unterschreiten darf, stellt die untere Grenze der Zugeständnisse dar, die jedes Gewerbe machen kann, nicht um vor ausländischem Wettbewerb geschützt zu sein, sondern um nur ohne Nachtheil gegen denselben ankämpfen zu können. Dagegen kann die Regierung nach dem Vorbilde der Mac Kinley-Bill zu dem allgemeinen Tarif, welcher die Höchstgrenze bildet, noch Zuschläge erheben oder auch die Einfuhr ganz verbieten bezüglich der Waaren aus Ländern, in denen die aus Frankreich eingeführten Waaren mit Zollzuschlägen belegt oder verboten sind.

Die Beschlüsse der Generalräthe bezüglich des Eisenbahnwesens.

Die Generalräthe der Departements haben sich während ihrer letzten Tagung mit einer Reihe von Eisenbahnfragen beschäftigt; hauptsächlich handelt es sich um die Herstellung neuer Linien, von denen folgende befürwortet worden sind:

1. in Ain die Dampfstrassenbahnen Trevoux-Saint Trivier-de-Courbes (78,5 km), Abzweigung von dieser Linie bei der Brücke von Frans nach Bourg (47 km), Ambérieu - Cerdon (22,5 km), Ruffieu-Artemare (17,5 km) und Gex-Ferney; 2. in Aisne die Fortsetzung der Linie la Ferté-sous-Jouarre Montmirail bis le Petit-Morin und die Linie Château-Thierry-Oulchy-Soissons-Laon; 3. in Arriège die Hauptbahnlinien Saint Girons-Foix, Saint Girons-Leix, Pamiers-Limoux und Lavelanet-Bram; 4. in Cher eine Eisenbahn von Argent durch das Sauldre-, Chantereine- und Auboisthal nach la Guerche; 5. in Côte d'Or die Linie Epinac-Velars; 6. in Gard die Linie Anduze-Saint Jean - du - Gard nebst Fortsetzung bis zur Linie Rodez-Millau; 7. in Gironde die Linie la Sauve-Eymet; 8. in Herault die Linie Bize-Olonzac-Azille; 9. in Indre die Linie le Blanc-Argent; 10. in Marne die Bahn von Suippes nach der Linie Bazoncourt-Betheniville; 11. in Bouches-du-Rhône eine an der Durancebrücke bei Meyrargues ausgehende direkte Verbindung zwischen den Linien Cavaillon-Veyres und Aix-Pertuis; 12. in Loiret die Bahn Etampes-Beaune-la-Rolande; 13. in Meurthe-et-Moselle eine Bahn von dem Longwybecken nach der Maass; 14. in Nord die Lokalbahn Bergues - Hazebrouck - Hondschoote nebst mehreren andern Linien; 15. in Basses-Pyrénées die Linie Oloron-Bedous; 16. in Seine-Inférieure die Andelle-Thalbahnen; 17. in Tarn die Linien Saint Chinian-Saint Pons-Bédarieux; 18. in Vaucluse die Linien l'Isle-Orange, Nyons-Pierrelatte und Vaison-Orange; 19. in Haute-Vienne die Linie Bussière-Galant-St. Yriex und mehrere andere Strecken. Auch die Generalräthe von Côtes-du-Nord, Finistere, Loire und Seine-et-Marne haben Beschlüsse zu Gunsten des Baues von verschiedenen, ihre Departements betreffenden Linien gefasst. Der Wunsch nach Beschleunigung des Baues ist in Indre-et-Loire bezüglich der Linie Tours-Sargé, in Manche bezüglich der Theilstrecke Guilberville-Saint Lô von der Linie Vire-Saint Lô und in Saône-et-Loire bezüglich der Strecke Paray-le-Monial-Lamure ausgedrückt worden.

Der Generalrath von Eure hat einen besondern Ausschuss mit Vollmacht ausgestattet, um mit dem Staat wegen Rückkaufs der Departementsbahnen zu unterhandeln; ebenso hat der Generalrath von Orne den dringenden Wunsch ausgesprochen, die Eisenbahn Alençon-Condé-sur-Huisne zurückzukaufen.

Der Generalrath der Gironde hat den Wunsch ausgesprochen, dass zwischen allen Stationen des Südbahnnetzes ermässigte Rückfahrkarten mit derselben Gültigkeitsdauer wie bei den andern grossen Gesellschaften ausgegeben werden; der Generalrath des Nord verlangt von der Nordbahn die Ausgabe von Rückfahrkarten mit 25 % Ermässigung für alle drei Klassen, und der Generalrath von Yonne von der Mittelmeerbahn, dass sie täglich zwischen sämmtlichen Stationen ihres Netzes ermässigte Rückfahrkarten zur Ausgabe bringt.

Der Generalrath von Allier wünscht die Aufhebung der Einfuhrtarife; derjenige von Creuse eine schnellere Beförderung von lebendem Vieh nach dem Markt von la Villette sowie die gleichmässige Festsetzung des Kinderfahrpreises auf 1/4 des gewöhnlichen Preises für Kinder von 3 bis 7, und auf 1/2 desselben für solche von 7 bis 12 Jahren.

Eröffnung neuer Strecken.

1. Die Allgemeine Gesellschaft, für wirthschaftliche Bahnen (Société générale des chemins de fer économiques) hat am 10. November

a) von der Linie Sancoins-Lapeyrouse (Station der Orléansbahnlinie Commentry-Gannat und Anschlusspunkt der Zweigbahn nach St. Eloy) die Theilstrecke Sancoins-Couleuvre (18,8 km) mit der Zwischenstation Lurcy-Lévy;

b) von der Linie Châteaumeillant-la Guerche (Station der Orléansbahnlinie Bourg - Saincaise in Departement Cher) die Theilstrecke Sancoins-la Guerche (14 km) mit der Station Grossouvre und der Haltestelle Chapelle-Hugon in Betrieb genommen.

2. Die Departements-Eisenbahngesellschaft hat am 15. November von der auf Korsika gelegenen Linie Ponte-Leccia-Calvi die Schlussstrecke Palasca-Calvi (44,776 km) mit den Zwischenstationen Belgodère, Regino, Ile-Rousse, Algajola und Lumio dem Verkehre übergeben.

Die Eisenbahnen in Algier in 1890.

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Algier waren im ersten Vierteljahr 1890 keine sehr günstigen und blieben gegen die der gleichen Zeit von 1889 zurück.

Die Linien der Paris-Lyon-Méditerranée (Algier-Oran 426 km und Philippeville - Constantine 87 km, zusammen 513 km), deren Kilometerzahl sich nicht vermehrt hat, erzielten während der 3 ersten Monate des Jahres 1890 eine Gesammteinnahme von 1 759 774 Frcs., und zwar ist dieselbe gegen die des gleichen Zeitabschnittes in 1889 um 30 107 Frcs. gefallen. Für das Kilometer verminderte sich die Einnahme von 3 489 auf 3 430 Frcs., d. h. sie ging um 1,69 % zurück.

Die Linien der Ost-Algerischen Eisenbahngesellschaft (Est-Algérien)[1]) machten keine besseren Ge-

[1]) Die Ost-Algerische Eisenbahngesellschaft besitzt jetzt ein Bahnnetz von 895 km, nämlich folgende Linien: Constantine - El - Guerrah - Beni - Mansour - Ménerville - Maison - Carrée (Algier) 452 km mit Zweigbahnen Ménerville-Tizi-Onzou 51 km, El-Guerrah-Batna-Biskra 201 km, Beni-Mansour-Bougie 87 km, zu denen am 11. Juli 1889 die 93 km lange Schmalspurbahn Les-Ouled-Ramoun - Aïn-Beïda kam. Ausserdem hatte dieselbe Gesellschaft das 563 km umfassende Bahnnetz der fallit erklärten Französisch-Algerischen Eisenbahngesellschaft (Franco-Algérienne), Schmalspurbahnen von 1,10 m Spurbreite in Betrieb. Dasselbe besteht aus den Linien Arzeu-Saïda-Modzbah 238 km, Mostaganem - Relizane - Tiaret 200 km und Modzbah-Mécheria - Aïn - Sefra 114 km, welche sich südwärts nicht weit von der Marokkanischen Grenze hinziehen. Ueber die Betriebsresultate der Ost-Algerischen Eisenbahngesellschaft im vorigen Jahre siehe Nr. 65 S. 650 d. Ztg.

schäfte, die Einnahmen des ersten Vierteljahres fielen von 1 106 153 Frcs. auf 1 087 592 Frcs., trotzdem die Linien einen Zuwachs von 92 km erhalten haben. Die Einnahme für das Kilometer verringerte sich von 1 386 Frcs. bis 2 212 Frcs., d. h. ging um 174 Frcs. oder 12,55 % zurück.

Günstiger gestalteten sich die Resultate der Linie von Bône-Guelma und deren Verlängerungen[2]. Die Einnahmen derselben stiegen um 79 845 Frcs., ohne dass die Kilometerzahl sich vermehrte. Für das Kilometer betrugen die Einnahmen 1 050 Frcs., erhöhten sich also um 121 Frcs. oder 13,02 %.

Das Gebiet der Ouest-Algérien[3] ist um 22 km gewachsen, die Einnahme dagegen von 459 542 Frcs. auf 431 533 Francs gefallen, d. h. um 28 009 Frcs. Die Einnahme für das Kilometer betrug 1 509 Frcs. gegen 1 741 Frcs. im Vorjahre, eine Differenz von 232 Frcs. oder 13,27 %.

Was die Linien der Franco-Algérienne [siehe Anmerkung[1]] anbetrifft, so gingen auch hier die Gesammteinnahmen um 13 817 Frcs. zurück, obgleich die Strecke um 75 km verlängert wurde. Die Einnahmen für 1 km sind von 802 Frcs. auf 691 Frcs., d. h. um 112 Frcs. oder 13,95 % gefallen.

Die Gesellschaft der Bergwerke von Mokta-el-Hadid hat ebenfalls auf den von ihr gebauten 33 km eine Mindereinnahme von 1 229 Frcs. erzielt.

Wenn man alle Bahnen von Algier und Tunis zusammennimmt, so betrug die Verringerung für das erste Vierteljahr 1890 nur 9 420 Frcs., für die Algerischen Linien allein aber stellt dieselbe sich auf 43 719 Frcs. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 4 445 503 Frcs. Die seit dem 1. April 1889 bis zum 31. März 1890 neu dem Betriebe übergebenen Linien haben eine Ausdehnung von 115 km, wovon 93 km der Est-Algérien [siehe Anmerkung[1]] und 22 km der Ouest-Algérien gehören. Die am 31. März 1890 erbauten Linien hatten in Algier und Tunis zusammengenommen eine Länge von 3 031 km, wovon 2 806 km auf Algier allein kommen.

Aus der Statistik der Italienischen Bahnen.

(Schluss aus Nr. 94).

II. Adriabahnen. Das Stammnetz umfasste an Eigenthum des Staates und der Südbahngesellschaft: Mailand-Piacenza 66 km, Piacenza-Bologna 147, Bologna-Pistoja 99, Florenz-Pistoja-Pisa 101, Mailand-Bergamo-Peschiera-Venedig 288, Bologna-Padua 123, Mestre-Cormons 145, Udine-Pontebba 69, Treviglio-Cremona 65, Treviglio-Rovato 33, Bergamo-Lecco 33, Mailand-Chiasso 26, Verona-Peri-Oesterreichische Grenze 44, Verona-Mantua (Sant' Antonio) 36, Dossobuono-Legnago 44, Legnago-Rovigo-Adria 71, Pisa-Livorno 10, Rom-Orte 83, Orte-Chiusi-Terontola-Florenz 233, Orte-Foligno 84, Foligno-Falconara 120, Foligno-Terontola 83, Neapel Hauptbahnhof-Hafenanlände 2, Bologna-Otranto 847, Castebolognese-Ravenna 42, Castellammare Adriatico-Risti-Terni 230, Foggia-Neapel 198, Cervaro-Candela 30, Bari-Taranto 115, Termoli-Benevento 172, Pavia-Cremona-Brescia 124, Ferrara-Argenta 34, Parma-Fornovo 23 und Rom-Cineto Romano 58, insgesammt 3 878 km.

Dazu treten die privaten Linien: Cremona-Mantua 63 km, Mantua-Modena 65, Palazzolo-Paratico 10 und Monza-Calolzio 31, zusammen 169 km.

Das Ergänzungsnetz begreift die Linien: Cineto Romano-Sulmona 116 km, Faenza-Florenz (Faenza-Marradi) 35, Florenz-Borgo S. Lorenzo 35, Belluno-Feltre-Treviso 86, Adria-Chioggia 31, Macerata-Albacina 60, Teramo-Giulianova 26, Ferrara-Ravenna-Rimini mit Lavezzola-Lugo 113, Candela-Ponte S. Venere-Melfi-Rionero-Potenza (Candela-Rocchetta-Melfi) 11, Zollino-Gallipoli 35, Parma-Brescia-Iseo (Parma-Piadena und Brescia-Iseo) 64, Macerata-Civitanova 28, Legnago-Monselice 40, Sondrio-Chiavenna 68, Mestre-S. Donà-Portogruaro 60, S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno 33, Foggia-Manfredonia 36, Mantua-Legnago 38, Viterbo-Attigliano 40, Foggia-Lacera 20, Bologna-Verona (Bologna-Crevalcore und Crevalcore-S. Felice s. Panaro) 44, Treviso-Motta 34, Portogruaro-Casarsa (-Spilimbergo-Gemona) 21, Lecco-Como 37, Ponte S. Pietro-Seregno 32 und Parma-Spezia (Fornovo-Berseto) 22, insgesammt 1 165 km.

(Zu bemerken ist, dass bei den Gemeinsamkeitsstrecken Mailand-Chiasso, Mailand-Rogoredo (in Mailand-Piacenza mitenthalten), Pisa-Livorno und Neapel Hauptbahnhof-Hafen die Länge je zur Hälfte bei den beiden grossen Netzen zur Anrechnung gebracht ist.)

III. Sizilische Bahnen. Das Stammnetz umfasste am 30. Juni 1890 die Linien Messina-Catania-Syracus 182 km, Catania-Caltanissetta-Canicatti-Caldare 175, Palermo-Porto Empedocle 151, Roccapalumba-Sa. Caterina 57, Canicatti-Licata 48 und Hafenbahn 2, zusammen 615 km.

Als Ergänzungslinien wurden betrachtet: Syracus-Noto (-Licata) 33 km, Messina-Patti-Cerda (Cerda-Lascari Cefalù und Messina-S. Filippo) 28 sowie Valsavoja-Scordia (-Caltagirone) 14, zusammen 99 km.

6. Die von der Venetianischen Baugesellschaft betriebenen Staatsbahnlinien sowie die Privatbahnen in besonderem Betrieb nach Länge, Roheinnahme und vergleichender kilometrischer Einnahme.

	Wirkliche Länge	Roheinnahme	Kilometrische Einnahme	
			1880/90	gegen das Vorjahr
	km	L.	L.	L.
A. Staatslinien im Betrieb der Venet. Baugesellschaft:				
Vicenza-Thiene-Schio	32	359 405	11 231	+ 696
Vicenza-Treviso, Padova-Bassano	108	787 989	7 296	+ 612
Zusammen bezw. durchschnittlich	140	1 147 394	8 195	+ 630
B. Privatbahnlinien in besonderem Betriebe:				
Turin-Lanzo	32	525 586	16 424	+ 31
Turin-Rivoli	12	148 696	12 391	+ 73
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	31	338 883	10 931	+ 383
Mailand-Saronno-Erba, Saronno-Varese-Laveno	137	2 174 569	15 872	+ 332
Conegliano-Vittorio	14	87 010	6 215	— 211
Westsizilische	188	1 558 794	8 291	+ 773
Sassuolo-Modena, Mirandola-Finale	68	323 883	4 762	— 804
Santhià-Biella	30	692 190	23 073	+ 887
Ventoso-Scandiano, Reggio-Guastalla	64	145 632	2 275	— 201
Parma-Guastalla-Suzzara	44	167 454	3 805	+ 256
Albano-Nettuno, Rom-Nemi	63	311 639	6 492	— 165
Ofantino-Margherita di Savoia	6	14 045	2 340	— 132
Bergamo-Ponte della Selva	29	299 592	10 330	+ 1 065
Sassi-Superga	3	47 390	15 796	+ 1 334
Fossano-Mondovi	24	44 037	1 668	— 222
Menaggio-Porlezza, Pontetresa-Luino	26	76 113	2 927	+ 43
Neapel-Bajano	37	517 677	13 991	+ 1 079
Schio-Arsiero, Schio-Torrebelvicino	24	149 600	6 233	+ 627
Colle Val d'Elsa-Poggibonsi	8	52 666	6 583	— 531
Arezzo-Fossato	134	356 554	2 660	+ 1
Udine-Cividale-Portogruaro	75	243 998	3 253	+ 380
CampoSampiero Montebelluna	28	108 002	3 857	+ 1 235
Bologna-Porto Maggiore-Massa Lombarda	72	291 122	4 043	+ 642
Basaluzzo-Frugarolo	9	10 908	1 212	— 11
Novara-Seregno	56	350 771	6 263	+ 1 183
Palermo-Corleone	68	236 162	3 472	+ 94
Monteponi-Porto Vesme	27	6 211	230	+ 23
Gozzano-Alzo	8	41 535	5 191	— 344
Ferrara-Suzzara	82	208 323	2 540	+ 769
Modena-Vignola	26	75 533	2 905	+ 299
Arezzo-Stia	44	150 608	3 422	+ 152
Neapel-Pozzuoli-Cuma	18	185 620	14 278	—
Verona-Caprino	34	51 853	1 672	—
Zusammen bezw. durchschnittlich	1 521	9 992 656	6 670	+ 189

7. Gemeinsamkeitsstrecken für 2 Linien innerhalb der nachgenannten Bahnnetze und Bahnen.

Davon waren enthalten im Mittelmeernetz 106 km, im Adrianetz 62 km, im Sizilischen Netz 9 km, in den Venetianischen Eisenbahnen 3 km, und in der Privatbahn Conegliano-Vittorio 3 km, zusammen 183 km.

---

[2]) Die Gesellschaft besitzt ein Bahnnetz von 663 km. Dasselbe schliesst bei Kroubs an die Hauptlinie der Ost-Algerischen Eisenbahn an: Linie Kroubs-Guelma-Duvivier-Bône mit Anschlusslinie von Duvivier zur Tunesischen Grenze 308 km, dazu die Schmalspurbahn Souk-Arrhas-Tebéssa 130 km. Dazu kommt auf Tunesischem Gebiet die 225 km lange Medjerdah-Linie Tunis-Dahlet-Jandouba.

[3]) Lamoricière-Aïn Fezza, 22 km, eröffnet 12. August 1889. Die Schlussstrecke der betreffenden Linie (Tabia-Tlemcen) Aïn Fezza-Tlemcen, 10 km, ist am 8. September d. J. eröffnet worden.

8. Länge der im Betriebsjahr 1889/90 zur Eröffnung gelangten Linien und Strecken.

Bezeichnung der Strecken	Eröffnungstag	Länge km
Vom Adrianetz:		
Ponte S. Pietro-Usmate	1/7. 89	18
Crevalcore-S. Felice am Panaro	20/10. 89	14
Florenz-Borgo S. Lorenzo	8/4. 90	35
Von Linie Neapel-Pozzuoli-Cumä:		
Neapel-Terme (Bäder)	1/7. 89	9
Terme-Pozzuoli	15/12. 89	3
Pozzuoli-Fusaro	16/2. 90	6
Linie Verona-Caprino	4/8. 89	34
Vom Mittelmeernetz:		
Robilante-Vernante	1/9. 89	6
Ceva-Priola	15/9. 89	20
Von Linie Rom-Nemi:		
Ciampino-Albano	3/10. 89	13
Rom-Ciampino	1/6. 90	12
Von den Sardinischen Sekundärbahnen:		
Meana-Sorgono	3/11. 89	36
Vom Sizilischen Netz:		
Valsavoja-Scordia	20/11. 89	14
	zusammen	220

Aus England.

Die neuen Waarenklassen und Tarife.

In Ausführung des Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes (Railway and Canal Traffic Act) hat das Handelsamt eine neue Klasseneintheilung der Waaren, sowie eine neue Abstufung der Frachtsätze in Angriff genommen und zu diesem Zweck ein Gutachten der betheiligten Eisenbahngesellschaften eingeholt. Der dem Parlament vorgelegte bezügliche Gesetzentwurf bringt indessen gegenüber den Vorschlägen der Gesellschaften sehr erhebliche Ermässigungen.

Infolge dessen begaben sich am 28. Oktober die Vertreter der grossen Gesellschaften zum Handelsminister Sir Michael Hicks Beach und legten Verwahrung gegen die neue Tariffestsetzung ein; die Annahme derselben würde für die Nordwestbahn einen Ausfall von annähernd 113 600 £, für die Midlandbahn 117 700 £, für die Grosse Westbahn von 65 000 £, für die Grosse Nordbahn von 34 489 £, für die Südostbahn von 17 600 £, für die Grosse Ostbahn von 16 350 £, für die Südwestbahn von 11 843 £ und für die Brighton- und Südküstenbahn von 4 000 £ bedeuten.

Der Minister erklärte, dass er die vorgebrachten Beschwerden prüfen und dem Parlament nur das vorlegen werde, was er für gerecht und begründet halte.

Zollamtliche Gepäckdurchsuchung.

Das Schatzamt hat angeordnet, dass in Zukunft die Zollbeamten im allgemeinen das Handgepäck der vom Festlande nach England kommenden Reisenden undurchsucht lassen und sich darauf beschränken, irgend eins der grösseren Gepäckstücke zu durchsuchen. Gleichwohl haben die Zollbeamten auch fernerhin das Recht, im Verdachtsfalle sämmtliche Gepäckstücke aufs peinlichste zu durchsuchen und auch die Orts-, sowie die geheimen Polizeibeamten können in allen Häfen die Durchsuchung irgend welchen Gepäckstückes verlangen.

Die Edinburger Luftseilbahn.

Die gelegentlich der Ausstellung in Edinburg von der Electrical Engineering Company vorgeführte Luftseilbahn hat eine Länge von 6,4 km; das Geleise ist abgesehen von straffen Theilen an den Endpunkten auf der Gesammtlänge biegsam und ruht auf Pfosten, welche für den biegsamen Theil 15 m, für den straffen Theil 4,6 m von einander entfernt sind. Die Lokomotiven und Wagen verkehren auf Stahlseilen von 33 mm Durchmesser, die so gespannt sind, dass sie sich unter dem Druck des fahrenden Zuges bis höchstens 727 mm einbiegen. Die Tragarme sind beweglich, um der Einbiegung des Seiles unter dem Druck des anfahrenden Zuges nachgeben und so den Druck auf die Pfosten abschwächen zu können. Die Verbindung zwischen den Seilen und den Schienen erfolgt durch eine besondere Vorrichtung, die das Stossen der Wagen verhindert. Der elektrische Strom geht in einen Leitungsdraht, der auf den Abschliessungsköpfen (Isolatoren) nicht befestigt ist, sondern frei aufliegt; die anfahrende Lokomotive hebt nun mit einem an ihr befestigten steifen Arm den Leitungsdraht im Augenblick des Vorüberfahrens und lässt ihn dann wieder auf seine Träger zurückfallen.

Jeder Wagen hat zwei Abtheile und kann 4 Personen befördern. Die Lokomotive besteht aus 2 durch stählerne Verbindungsstangen zusammengehaltenen Theilen; in dem unteren Theil befindet sich die Triebkraft, während das Obergestell mit den Zugvorrichtungen versehen ist. Die Triebwelle hat an dem einen Ende einen elektrischen Ausgleicher (Regulator) und an dem andern ein Rad, das durch eine Kette ein ähnliches, auf dem Obergestell angebrachtes, den Lauf der vier Triebräder regelndes Rad in Bewegung setzt. Kr.

Englische Eisenbahnprojekte für das Jahr 1891.

Unter den die Anlage neuer und Erweiterungen bestehender Bahnen betreffenden Gesetzesvorlagen, welche für das Jahr 1891 im Parlament zur Berathung gestellt sind, befinden sich mehrere von weittragender Bedeutung. Nach den „standing orders" des Parlaments lief der Fälligkeitstermin für die Anträge mit dem 20. November d. J. ab. Den von der „Railway Press" gebrachten Mittheilungen über die neuen Projekte entlehnen wir das Folgende:

Von allen anderen verdienen zwei Entwürfe besondere Beachtung. In erster Linie wird die Bildung einer besonderen Bahnlinie beabsichtigt, welche die Docks am Manchester Seekanal mit den Docks der Nordseefischerei-Hafen- und Dockgesellschaft zu Sutton-on-Sea an der Ostküste von Lincolnshire, quer durch England hindurch in Verbindung setzen will. Die Hauptlinie, welche aus 10 verschiedenen Bahnen zusammengesetzt werden soll, geht von Warrington am Manchester Seekanal aus und berührt die Städte Knutsford, Macclesfield, Chesterfield, Newark, Ollerton, Lincoln und mündet beim Mumby Road Bahnhof in die Sutton- und Willoughbybahn, wo sie mit den von der Nordbahn betriebenen Linien in Verbindung tritt. Die ganze Linie, einschliessend 15 Nebenlinien, wird 275 km Länge umfassen und Anschluss an 9 bestehende Bahnen haben.

Weiter ist bekannt, dass der Eisenbahnkönig Sir Edward Watkin sich seit Langem mit dem Gedanken trägt, die Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn mit London in Verbindung zu bringen. In dieser durchgehenden Linie sollen 14 Bahnen verschmolzen werden, ferner sollen 3 Bahnverlegungen hergestellt werden, um unmittelbaren Anschluss an die Aylesbury und Buckinghambahn bei Aylesbury zu gewinnen, von wo die Metropolitanbahn den weiteren Verkehr bis London übernehmen wird. Die durchgehende Linie wird ausser den Städten Nottingham, Loughborough und Leicester weitere Orte von hervorragender Bedeutung nicht berühren.

Seit die Mittellandbahn aus dem Mittelenglischen Industriegebiet ihren Weg bis London gefunden hat, ist kein Unternehmen von so weittragender Bedeutung, wie das von Sir Edward Watkin in Anregung gebrachte, zur Berathung gestellt worden. Die „Railway Press" glaubt ein dringendes Bedürfniss für die neue Linie feststellen zu sollen und befürwortet den Anschluss an eine der südlichen Bahnen, etwa bei Charing Cross und eventuell ihre Weiterführung über die zu dem Zwecke zu erweiternde Metropolitanbahn nach der City. In beiden Fällen wäre Anschluss an die sinnesverwandte Südostbahn gewonnen und hiermit eine durchgehende Verbindung bis an die Englische Südküste bei Dover hergestellt. Von hier hat bekanntlich Sir Edward eine Schienenverbindung nach Frankreich hinüber ins Auge gefasst mittelst eines Tunnels, welcher, immer noch im „Versuchsstadium", bereits erheblich in die See vorgetrieben ist.

Von den weiteren zur Berathung kommenden Vorlagen für Bahnbauten ist die der Central London Eisenbahngesellschaft zu nennen, welche, nachdem ein ähnlicher Antrag im laufenden Jahre, obwohl vom Unterhause genehmigt, im Oberhause doch zu Fall gekommen ist, eine elektrisch zu betreibende Untergrundbahn, ähnlich der kürzlich eröffneten City- und Südlondonbahn, von Shepherds Bush im westlichen London durch das Westend nach der City führen will.

Die übrigen Anträge, obwohl zum Theil von erheblicher Bedeutung, dürften diesseits geringeres Interesse beanspruchen. Km.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.[1]

I. Victoria.

Die Kolonie Victoria, die kleinste unter den Kolonien des Australischen Kontinents, deren Einfuhr im letzten Jahre sich auf 23 972 134 £ bewerthete, während die Ausfuhr nur 13 853 763 £ betrug, hatte am 30. Juni 1889 ein Eisenbahnnetz von 3 540 km im Betriebe, gegen 3 248 km am gleichen Tage des vorhergehenden Jahres. Dasselbe erhöhte sich bis zum Schlusse des Jahres 1889 auf 3 729 km.[2]

[1] Wir verweisen auf die früheren Mittheilungen über die Australischen Eisenbahnen in den Jahrgängen 1873—1889.

[2] Von den 1 930 km Eisenbahnen, deren Bau am 12. Dezember 1884 vom Parlamente bewilligt wurde, waren 804 km vollendet und der Rest, mit Ausnahme der nur 1,2 km langen Frankston-Cemetrystrecke, im Bau.

Die Eisenbahnen der Kolonie, sämmtlich von Melbourne auslaufend, sind in 5 Gebiete (nördliches, westliches, nordöstliches, östliches und die Hobson's Bay-Bahnen) eingetheilt. (Siehe Nr. 22 S. 224 d. Ztg. Jahrg. 1889.)

Zur Eröffnung gelangten im Berichtsjahre folgende Strecken:[3])

1. Im nördlichen Bahngebiete (bisher 995 km, jetzt 1 101 km umfassend):

a) Am 5. November 1888 die 43,5 km lange Bahn von Sandhurst südöstlich nach Heathcote.

b) Am 21. November 1888 die 22 km lange Bahn von Ballarat Racecourse (4 km nördlich von der City of Ballarat), in 37° 38' südl. Breite und 143° 52' östlich v. Gr., nach dem nordwestlich davon gelegenen kleinen Orte Waubra.

c) Am 20. November 1888 die 40 km lange Bahn von Inglewood nach Dunolly. Diese Linie bildet das Verbindungsglied zwischen den beiden von Sandhurst und von Ballarat nach Nordwesten auslaufenden Bahnen.

2. Im westlichen Bahngebiete (bisher 1 139 km, jetzt 1 176 km umfassend) am 1. Dezember 1888 die 38 km lange Bahn von Hamilton nordwestlich nach Coleraine. Die Stadt Hamilton, in 37° 45' südl. Breite und 142° 1' östl. von Gr., hat etwa 3 000 Einwohner und ist Station der von Portland nordöstlich nach Ballarat laufenden Bahn. Coleraine liegt in 37° 36' südl. Breite und 141° 40' östl. von Gr. Der Erwerbszweig beider Städte ist Viehzucht.

3. Im nordöstlichen Bahngebiete (bisher 613 km, jetzt 712,6 km umfassend):

a) Am 3. Oktober 1888 die 22,5 km lange Bahn von Numurkah nordwestlich nach Nathalia.

b) Am 1. November 1888 die 34 km lange, von Numurkah nordöstlich nach Cobram führende Bahn.

c) Am 13. November 1888 die 15 km lange Strecke von Wandong nordwestlich nach Kilmore.

d) Am 29. November 1888 die 28 km lange Bahn von Shepparton östlich nach Dookie.

4. Im östlichen Bahngebiete (bisher 474 km, jetzt 522 km umfassend):

a) Am 11. Juli 1888 die nur 1,6 km lange Bairnsdale Warfstrecke nach dem Landungsplatze am schiffbaren Mitchellflusse. Bairnsdale, am Mitchell und in 37° 49' südl. Breite und 147° 35' östl. von Gr. gelegen, ist die derzeitige Endstation der von Melbourne auslaufenden Ostbahn. Die Einwohner (etwa 900) treiben Hopfen- und Ackerbau.

b) Am 5. Dezember 1888 die 7 km lange Bahn von Frankston südlich nach Mornington Junction.

c) Am 18. Dezember die 26 km lange Bahn von Dandenong südsüdöstlich nach Tooradin. Die Bahn wird bis Port Albert an der südlichen Meeresküste weiter gebaut.

d) Am 14. Mai 1889 die 13 km lange Strecke von Yarra Glen östlich nach Healesville. Mit dieser Strecke ist die Bahn von Melbourne über Lilydale nach Healesville vollendet worden. Yarra Glen, 50 km nordöstlich von Melbourne, ist ein kleiner Ort mit 400 Einwohnern am Yarraflusse; Healesville, in 37° 35' südl. Breite und 145° 38' östl. von Gr., besitzt etwa 450 Einwohner und liegt in einem Ackerbaubezirke, in welchem auch viel Hopfenbau betrieben wird.

Zu diesen in 1888/89 in Betrieb gesetzten neuen Bahnlinien sind in den 12 Monaten von Juli 1888 bis dahin 1889 nicht weniger als 16 Bahnlinien mit einer Gesammtlänge von 585 km in Bauangriff genommen worden.

Auf den Eisenbahnbau wurden bis zum 30. Juni 1889 insgesammt 31 189 516 £ — im letzten Jahre 2 977 452 £ — verwendet; davon wurden 29 099 619 £ durch Anleihen aufgebracht und 2 089 897 £ aus den Staatseinkünften entnommen. Am 20. November 1889 genehmigte das Parlament eine weitere Anleihe von 4 Millionen Pfund Sterling für Eisenbahnzwecke. Demselben wurde am 17. Juni d. J. eine neue Vorlage, welche den Bau von 1 315 km Eisenbahnen fordert, unterbreitet. Die Verhandlungen darüber sind noch nicht beendet, da inzwischen ein anderes Ministerium an die Spitze der Kolonie getreten ist.

Was die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen der Kolonie Victoria im Jahre 1888/89 anlangt, so ist darüber folgendes zu berichten:

Befördert wurden im Jahre 1888/89 68 904 427 Personen (12 993 033 mehr als im Vorjahre), 191 643 (+ 24 759) t Vieh und 3 968 483 (+ 571 325) t Güter.

Die dafür erzielten Einnahmen beliefen sich auf 3 110 140 (+ 354 091) £, während die Ausgaben den Betrag von 1 945 837 (+ 192 818) £ (= 62,56 % der Einnahmen) erforderten. Der erzielte Ueberschuss im Betrage von 1 164 303 £ verzinste das ganze auf die eröffneten Linien entfallende Anlagekapital mit 4,13 %. Da aber zur Verzinsung desselben nur 1 130 243 £ erforderlich waren, so verblieb für den Staat – den Besitzer der sämmtlichen Eisenbahnen — ein Ueberschuss von 34 060 £. — Beeinträchtigt wurden die Einnahmen im Berichtsjahre durch den grossen Streik der Arbeiter in den Newcastle-Kohlenbergwerken, sowie durch die erfolgte Herabsetzung der Fahrpreise.[4])

Zur Eisenbahn-Unfallstatistik ist zu berichten, dass während des in Rede stehenden Zeitraumes auf den Eisenbahnen der Kolonie 78 Personen getödtet und 358 verletzt wurden.

Zum Schluss wollen wir noch folgender eigenartiger Anordnungen der Regierung erwähnen: Seit dem 2. Januar d. J. dürfen in den im Umkreise von 32 km um Melbourne herumliegenden Restaurationen der Eisenbahnstationen an die Reisenden keine Spirituosen verabreicht werden. — Den Zeitungs-Berichterstattern in der Kolonie wurde eine Ermässigung von 75 % der bestehenden Fahrtaxen bewilligt.

II. Neu-Süd-Wales.

Die erste in dieser Kolonie erbaute Eisenbahn ist die von Sydney westlich nach der 22,5 km entfernten Stadt Parramatta führende, deren Bau am 3. Juli 1850 in Angriff genommen, aber erst nach Ueberwindung vieler pekuniärer Schwierigkeiten am 26. September 1855 vollendet wurde. Bis zum Jahre 1875, wo 735 km Eisenbahnen im Betriebe waren, schritt der Eisenbahnbau nur langsam vor, dann aber um so schneller; denn in den letzten 13 Jahren wurden nicht weniger als 2 716 km Eisenbahnen dem Verkehr übergeben.

Am 30. Juni 1889 waren 3 494 km Staats- und 130 km Privatbahnen, insgesammt 3 624 km, gegen 3 402 km im Vorjahre, im Betriebe und 17 km im Bau. Eröffnet wurden sonach im Berichtsjahre 92 km neuer Staatsbahnen, und zwar:

1. Am 3. Oktober 1888 die 19 km lange Strecke von Waterfalls südlich nach Clifton. Waterfalls, 38½ km südlich von Sydney, ist Station an der von Sydney auslaufenden Illawarra-Küstenbahn. Clifton, mit 700 Einwohnern in 34° 11' südl. Breite und 151° östl. von Gr., ist gleichfalls Station der Illawarrabahn und hat in seiner Nähe vorzügliche Kohlengruben.

2. Am 1. Mai 1889 die nur 8 km lange Strecke von Brooklyn nordwärts nach Mullet Creek. Brooklyn ist ein 46 km nördlich von Sydney gelegener unbedeutender Ort.

3. Am 31. Mai 1889 die 64 km lange Bahn von Michelago nach Cooma. Michelago, in 35° 39' südl. Breite und 149° 13' östl. von Gr., war bisher die Endstation einer in Goulburn sich nach Süden von der von Sydney auslaufenden Grossen Südbahn abzweigenden Bahn. Dieselbe hat etwa 230 Einwohner, welche sich mit Ackerbau und Viehzucht beschäftigen. Cooma, in 36° 13' südl. Breite und 149° 49' östl. von Gr., ist ein auf einem Hochplateau hübsch gelegenes Städtchen mit ungefähr 1 300 Seelen. In dem ganzen von der neu eröffneten Bahnstrecke durchzogenen Bezirk wird Ackerbau, Viehzucht und Bergbau betrieben.

Seitens der Regierung ist der Bau weiterer 2 004 km Eisenbahnen beschlossen. Die einzelnen Linien sind bereits vermessen und deren Baukosten auf 10 000 000 £, welche in London ratenweise angeliehen werden sollen, veranschlagt. Dem diesjährigen Parlament wird darüber eine Vorlage unterbreitet werden.

Die bis zum 30. Juni 1889 eröffneten Bahnen haben 29 839 164 £ zu bauen gekostet. Von dieser Summe wurden 27 608 649 £ auf dem Londoner Geldmarkte durch Anleihen beschafft und der Rest aus den Staatseinkünften entnommen.

Im Betriebsjahr 1888/89 wurden 10 284 980 Personen (712 195 mehr als im Vorjahr) und 3 485 839 (+ 86 067) t Güter, darunter 459 944 Ballen Wolle befördert. Die dafür erzielten Einnahmen beliefen sich auf 2 538 477 (+ 243 353) £, während die Ausgaben 1 634 602 (+ 104 051) £ (64,39 % der Einnahme) erforderten. Der verbleibende Reingewinn im Betrage von 903 875 £ verzinste das Anlagekapital mit 3,25 %.

---

[3]) Ueber die Lage usw. der unter 1 a, b, c, 3 a, b, c, d sowie 4 b und c aufgeführten eröffneten Strecken sind bereits in Nr. 22 S. 224 und 225 Jahrg. 1889 d. Ztg. ausführliche Mittheilungen gemacht worden.

[4]) Soeben geht uns der Bericht über den Abschluss des Eisenbahnwesens von Victoria für das Jahr von Juli 1889 bis dahin 1890 zu. Derselbe lautet sehr ungünstig. Es waren 3 978 (+ 438) km Bahnen im Verkehr. Die Einnahme ergab 3 131 865 (+ 21 725) £. Der Betrieb erforderte 2 132 157 (+ 186 320) £ oder 68,08 (+ 7,52) % der Einnahme, so dass ein Ueberschuss von nur 999 707 (— 164 596) £ verblieb. Auf Eisenbahnbauten waren insgesammt 34 379 031 (+ 3 189 515) £ verausgabt worden, wovon 2 509 516 £ auf die noch nicht eröffneten Bahnen entfielen. Zur Verzinsung des Anlagekapitals waren 1 221 190 (+ 90 947) £ erforderlich, so dass der Staat einen Zuschuss von 221 452 £ zu leisten hatte. Die Bahnen im Betriebe verzinsten ihre Anlage mit nur 3,13 % (— 1 % gegen das Vorjahr). Den bedeutenden Rückschritt verschuldeten die neu eröffneten 438 km Bahnen, welche in entfernte, wenig kultivirte und wenig bevölkerte Distrikte laufen. Ihr Betrieb, abgesehen von den 122 500 £, welche ihre Anlage an Zinsen erforderte, verursachte einen Verlust von 100 000 £.

Die Einnahmen des Betriebsjahres 1889/90 betrugen 2 902 048 £, von denen, nach Abzug der Kosten, ein Ueberschuss von 1 042 140 £ verblieb.

Das Betriebsmaterial, welches einer Erneuerung und Vermehrung dringend bedarf, bestand aus 427 Lokomotiven, 1 078 Personen- und 8 935 Güterwagen. Lieferungsverträge mit Firmen in Glasgow und Manchester auf 4 Lokomotiven, sowie mit verschiedenen anderen Englischen Firmen auf 83 Personen- und 355 Güterwagen sind vor einiger Zeit abgeschlossen worden.

Neben den Staatsbahnen bestehen in der Kolonie noch folgende Privatbahnen:

4. eine im Mittelpunkt des fruchtbaren Weidebezirks Riverina gelegene, 72 km lange Bahn, von der Stadt Deniliquin (in 35 ° 32 ' südl. Breite und 145 ° östl. von Gr.) südwärts nach dem Städtchen Moama am Murray River laufend und dort in die Nordbahn der Kolonie Victoria einmündend;

5. eine 57.5 km lange Bahn, welche von den Orten Broken Hill und Silverton, in dem reichen Silberbezirke der Barrier Ranges (in 35 ° 38 ' südl. Breite und 138 ° 10 ' östl. von Gr., an der Westgrenze der Kolonie gelegen), westwärts nach dem Orte Cockburn (an der Südaustralischen Grenze) läuft, wo sie in die von dort nach Adelaide führende Bahn einmündet.

Auf der unter 4 aufgeführten Bahn wurden im Jahre 1888 17 114 Personen und 25 680 t Güter befördert. Dieselbe zahlte an ihre Aktionäre eine Dividende von 10%. Die unter 5 aufgeführte Bahn, welche am 13. Januar 1889 eröffnet wurde, hat 152 000 £ zu bauen gekostet. Zur Beförderung gelangten auf derselben während des Jahres 49 551 Personen und 114 513 t Güter.

Die dem Staate gehörenden Trambahnen (70 km gegen 47 km im Jahre 1887) beförderten im Jahre 1888 55 068 800 Personen, wofür dieselben 241 838 £ vereinnahmten, von denen die Betriebsausgaben 217 629 £ verzehrten, so dass dieselben einen Ueberschuss von 24 209 £ erbrachten. Von den Trambahnen entfielen 50 km auf Sydney, 12 km auf die bekannte Kohlenstadt Newcastle und 8 km auf den kleinen 14 km von Sydney entfernten Ort Kogarah.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dass am 1. Mai 1889 die 883 m lange Eisenbahnbrücke über den wilden Hawkesburyfluss eröffnet wurde, welcher in 33 ° 33 ' südl. Breite und 151 ° 20 ' östl. von Gr. in die Brokenbay mündet. Der Bau, welcher $2^1/_2$ Jahre dauerte, hat 327 000 £ gekostet und war der Amerikanischen Union Bridge Company in Newyork übertragen. Die Brücke ist die grösste auf der südlichen Hemisphäre; sie besteht aus 7 Bogen von je 126,5 m Weite und gehen deren Fundamente durch Sand und Morast bis zu einer Tiefe von 61 m. Das zum Bau verwendete Stahleisen hat ein Gewicht von 70 000 t. Ueber den höchsten Wasserstand des Flusses ragt die Brücke noch 4 ' hinaus.

Durch die Eröffnung dieser Brücke ist die von Sydney über Newcastle nach Wallangarra laufende Nordbahn in der Länge von 782 km vollendet. Sie schliesst hier an die von Brisbane ausgehende Südbahn an.

Die Hauptstädte Brisbane, Sydney, Melbourne und Adelaide sind nunmehr durch eine 2 895 km lange Eisenbahnlinie ununterbrochen verbunden.

Die Fahrt auf der ganzen Strecke nimmt $63^1/_2$ Stunden in Anspruch, da infolge der verschiedenen Spurweiten der Bahnen in den einzelnen Kolonien beim Uebergange lästige Verzögerungen nicht zu vermeiden sind.

(Fortsetzung folgt.)

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Klage des Adressaten auf Einwilligung zur Herausgabe der bei der Zollbehörde in Verwahrung befindlichen Waaren. Rechtliche Stellung der Zollbehörde bei derartigen Differenzen den Betheiligten gegenüber.** Aus den Entscheidungsgründen: „Dem Kläger steht ohne Zweifel an die Zollbehörde eine Forderung auf Herausgabe der Waaren q. zu. § 64 Abs. 4 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1874 bestimmt, dass die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation der Ablieferung an den Adressaten gleichsteht. Hiernach handelt die Bahnverwaltung, wenn sie mit Zollanspruch behaftete Frachtgüter auf der Bestimmungsstation zur zollamtlichen Behandlung übergibt, in der offenkundigen Absicht, im Wege einer Geschäftsführung für den Adressaten ihre Verbindlichkeit gegen diesen, schlechthin, bezw. für den Fall der Einlösung des Frachtbriefes zu erfüllen.

Was andererseits die Zollbehörde betrifft, so kommt es ihr nur darauf an, durch Uebernahme des Gutes den Zollanspruch sicher zu stellen und liegt ihr daher fern, in die rücksichtlich des Frachtgutes bestehenden Rechtsverhältnisse weiter einzugreifen, als die Erreichung dieses Zwecks erfordert. Hiernach muss für die Regel davon ausgegangen werden, dass die Zollbehörde von der Bahnverwaltung die Frachtgüter, welche diese auf der Bestimmungsstation gemäss der Zollgesetze zur zollamtlichen Behandlung überliefert, unter der stillschweigenden Uebereinkunft in Empfang nimmt, dass sie die Innehabung der Waaren von der Aushändigung des Frachtbriefes ab für den durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger, wer dieser auch sein möge, ausüben werde. Für diese Auslegung sprechen auch einzelne zollgesetzliche Vorschriften. So sind im § 47 des Begleitscheinregulativs Bestimmungen für den Fall getroffen, dass der Empfänger einer mit Begleitschein I eingetroffenen Ladung nicht auszumitteln oder die Annahme oder Verfügung über die Waaren verweigern oder ungehörig verzögern und der Waarenführer sich nicht in der Lage befinden sollte, darüber zu verfügen . . . .“ (Erk. des V. Civilsenats des Ober-Landesgerichts zu Dresden vom 14. Juli 1890; Wengler, Archiv N. F. Bd. XI S. 721 ff).

Zur Anlage von Geleisbahnen bei Berührung öffentlicher Wege. Der Ziegeleibesitzer J. hat innerhalb des Gemeindebezirks Kallinchen ein aus Grubenschienen bestehendes Geleis angelegt, das — einen früheren Kommunalweg durchkreuzend — zwei ihm gehörige Grundstücke, seinen Thonberg und seine Ziegelei, verbindet und auf dem Sachen durch mittelst Menschenkraft bewegte Wagen fortgeschafft werden. J. hatte zur grösseren Sicherheit den Konsens zu dieser Anlage nachgesucht und denselben auch seitens des Amtsvorstehers des Amtsbezirks Motzen ohne Vorbehalt eines Widerrufs unter dem 16. Juli 1883 erhalten.

Nachdem neuerdings der Weg in eine Kreischaussee umgewandelt war, verfügte der Amtsvorsteher, dass die früher ertheilte Genehmigung ungültig sei, da letztere von dem Regierungspräsidenten hätte ertheilt werden müssen; J. wurde aufgefordert, binnen 6 Wochen entweder die Konzession desselben zu der bestehenden Anlage zu beschaffen oder letztere, bei Vermeidung der Exekution, zu beseitigen. Mit der gegen diese Verfügung gerichteten Beschwerde von dem Landrath des Kreises Teltow und demnächst dem Regierungspräsidenten zu Potsdam zurückgewiesen, beschritt J. den Klageweg. Das Ober-Verwaltungsgericht machte sich in der Sache dahin schlüssig: Die erlassene Verfügung lässt sich nur dann als berechtigt anerkennen, wenn es eine gesetzliche oder auch nur polizeiliche Norm gibt, die jedem Privaten die Anlage von Geleisbahnen ohne vorgängige staatliche Erlaubniss verbietet. In dem Gesetz vom 3. November 1838 ist zwar eine solche Vorschrift für die „Eisenbahnen“ enthalten, der Inhalt desselben ergibt jedoch, wenn auch darin der Begriff der Eisenbahnen nicht definirt und insbesondere nicht ausdrücklich auf den Dampfbetrieb beschränkt ist, so viel als unzweifelhaft, dass unter jenen nur Transportunternehmungen verstanden werden, die als öffentliche Verkehrsanstalten dem Publikum eröffnet und als solche dem Eisenbahnpolizei- und Betriebsreglement unterstellt sind. Für die grosse Zahl ähnlicher Anstalten, welche durch auf Schienen laufende Wagen Personen oder Güter befördern, zu den Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes von 1838 aber nicht zu zählen sind, fehlt es zur Zeit noch an jeder allgemeineren gesetzlichen Bestimmung. Selbst derartige Transportmittel, welche zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte dienen, sind im § 37 der Reichs-Gewerbeordnung zwar berücksichtigt, aber nur insofern, als deren Regulirung der Ortspolizei übertragen ist, so dass auch hier das Gesetz von der Anforderung vorgängiger Erlaubniss zu deren Errichtung abgesehen hat. Aber auch diese Bestimmung kommt gegenwärtig nicht in Betracht, da die streitige Bahn weder in einem Orte liegt, noch dem öffentlichen Verkehr dient. Die Thätigkeit der Polizei hat sich, abgesehen von den Fällen des § 37, auch den Bahnanlagen gegenüber im allgemeinen nur auf der Grundlage des § 10, Th. II, Tit. 17 des Allgemeinen Landrechts zu bewegen; die Behörde ist erst zum Einschreiten befugt, wenn Störungen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit eingetreten oder doch nach verständigem Ermessen zu befürchten sind. Nur wenn in solcher Art die ihrer Obhut anvertrauten Interessen durch Bahnanlagen gestört werden, darf sie deren Errichtung hindern, oder errichtete beseitigen lassen, nicht aber lediglich um deswillen, weil sie noch nicht zu übersehen vermag, ob solche Störungen eintreten, weil sie die Anlage noch nicht geprüft und vorgängig genehmigt hat. Entstehen allerdings Geleisanlagen in grösserer Zahl, so kann die Polizei allgemein die Voraussetzungen, unter denen solche zugelassen werden sollen, vorschreiben oder auch zur Kontrole, dass diese im Einzelfall beachtet werden, die vorgängige Vorlage des Projekts und dessen Genehmigung anordnen. Eine dahin gehende Verordnung ist jedoch für den hier fraglichen Amtsbezirk nicht erlassen. Fehlt es aber an einer bezüglichen gesetzlichen oder lokalen Rechtsnorm, so hat der Amtsvorsteher durch die Anforderung, dass Kläger zu der bestehenden Anlage die Genehmigung einholen oder jene beseitigen müsse, das bestehende Recht verletzt und es ist demnach die angegriffene Verfügung und der dieselbe aufrecht erhaltende Bescheid des Regierungspräsidenten aufzuheben.

Verschiedenes.

Bahndirektor Schneider in St. Petersburg.

Bahndirektor Schneider von Blankenburg a/Harz, welcher sich in St. Petersburg befand, wurde daselbst am 4. bezw. 5. November von dem Kaiserlich Russischen Minister der öffentlichen Arbeiten von Hübenet und vom Kaiserlich Russischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Giers empfangen, um denselben Mittheilungen über das gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn-System Abt und die Harzbahn Blankenburg-Tanne zu machen. Die Ausführungen des Herrn Schneider erweckten bei der Wichtigkeit des Gegenstandes grosses Interesse. — Am 8. November hielt derselbe über das gleiche Thema einen Vortrag in dem St. Petersburger Polytechnischen Vereine zu St. Petersburg, welcher daselbst mit grossem Beifall aufgenommen wurde.

Internationale Elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M. 1891.

Anlässlich der elektrischen Ausstellung wird am Mainufer eine besondere „Mainausstellung“ errichtet werden, die — mit dem Hauptausstellungs-Komplexe durch eine elektrische Bahn verbunden — im wesentlichen die auf die Marine bezüglichen Ausstellungsobjekte enthalten wird. Es sollen dort die ausserordentlich interessanten elektrischen Signal-, Kommando- und Steuerapparate, deren man sich jetzt zur Sicherung der Seefahrt bedient, zur Ausstellung kommen; an Modellen und in vollständig ausgestatteten Kabinen wird die elektrische Beleuchtung unserer Seedampfer ersichtlich sein und Modelle von Kabelschiffen usw. werden die Verlegung der grossen Ozeankabel veranschaulichen. Ausserdem wird die „Mainausstellung“ den Landungsplatz zweier elektrischer Boote bilden, die den Verkehr stromauf- und abwärts, sowie nach Sachsenhausen vermitteln sollen — und ein Taucher wird an geeigneter Stelle seine Thätigkeit ausüben. Ein Leuchtthurm, mit elektrischen Scheinwerfern ausgerüstet, soll Nachts das längs des Maines sich hinziehende Häusermeer Frankfurts und Sachsenhausens magisch beleuchten — und es ist somit anzunehmen, dass auch dieser Theil der Ausstellung auf der Mainterrasse eine ausserordentliche Anziehungskraft auf das Publikum ausüben wird.

Die Elektrische Beförderung von Postsendungen,

ähnlich der pneumatischen Rohrpost, lässt eine gänzliche Umwälzung unseres Verkehrsbetriebes erwarten. Zwei Amerikanische Elektrotechniker haben es unternommen, eine derartige elektrische Packetpost versuchsweise anzulegen und ist die Anlage schon seit einigen Wochen der Besichtigung des Publikums übergeben. Wie das Patent- und technische Büreau von Richard Lüders in Görlitz mittheilt, ist die Transportlinie in Form eines Ovales in der Länge von 2 Englischen Meilen angelegt und in der Nähe von Boston befindlich. Auf einem starken Holzgerüst sind in regelmässigen Zwischenräumen von 6 Fuss mit Kupferdraht umwundene Eisenhülsen, „Solenoide“ genannt, gelagert, durch deren Fuss und Decke Eisenschienen führen. Parallel mit dem unteren Schienenstrang läuft ein Leitungsdraht, der mit dem oberen Schienenstrang durch Arme in Berührung kommt. Mit dem Dynamo ist einerseits der untere Schienenstrang, andererseits der Leitungsdraht verbunden. Die eisernen Transportwagen, welche die Poststücke aufnehmen sollen, haben die Form von Torpedos und bei einer Länge von 11 Fuss einen Durchmesser, der das Passiren der Solenoide ermöglicht. Ein Dynamo mit 20 Pferdekräften liefert den Strom, der geschlossen ist, sobald der Wagen mit seiner Spitze in die Eisenhülsen eindringt und selbstthätig unterbrochen wird, sobald er die Mitte eines Solenoids erreicht hat. Die durch den Strom hervorgerufene magnetische Anziehungskraft der Eisenhülsen und die im Wagen sich ansammelnde lebendige Kraft bewirkt also die Vorwärtsbewegung der Wagen, die mit der Schnelligkeit von Express-Eisenbahnzügen erfolgt. Die Transportlinie kann natürlich in beliebiger Länge angelegt werden und die Beförderungswagen können in beliebiger Anzahl und in beliebigen Zwischenräumen abgehen, so dass auch die Bewältigung des grössten Verkehrs in kürzester Zeit möglich erscheint.

Gestempelte Briefumschläge und Streifbänder.

Nach Bekanntmachung der Reichs-Postverwaltung wird dieselbe den Betrieb von gestempelten Briefumschlägen und von gestempelten Streifbändern, zu deren Beibehaltung ein Bedürfniss nicht mehr vorliegt, binnen kurzem gänzlich einstellen. Die Postanstalten sind angewiesen worden, vom 10. d. Mts. ab Postwerthzeichen der vorbezeichneten Arten nicht mehr zu verkaufen. Gleichzeitig soll die Einziehung der bis jetzt noch neben den neueren Postwerthzeichen im Gebrauch befindlichen Werthzeichen älterer Art (der Freimarken sowie der gestempelten Postkarten und Postanweisungs-Formulare) eingeleitet werden. Vom 1. d. Mts. ab verkaufen die Postanstalten nur noch Postwerthzeichen neuerer Art. Während der Monate Dezember und Januar wird die Verwendung der älteren Werthzeichen noch gestattet sein. Vom 1. Februar ab verlieren sie aber ihre Gültigkeit und können dann nur noch bis Ende März gegen Werthzeichen neuerer Art umgetauscht werden.

Lederne Bremsschuhe.

Die „Railway Press“ theilt mit, dass in Neu-Süd-Wales eine Gesellschaft zusammengetreten ist, welche sich die Verwerthung von Lederabfällen zur Aufgabe gemacht hat. Die Abfälle werden in eine besondere Lösung getaucht und dann hydraulischem Druck unterworfen. Aus solchem Leder hat man Bremsschuhe hergestellt, mit welchen nach der genannten Quelle auf behördliche Veranlassung umfassende Versuche angestellt worden sind. Sie wiegen nur 2 kg, während eiserne Schuhe 9,7 kg wiegen. Trotzdem ist die Haltbarkeit der ledernen Bremsschuhe eine fast 3 Mal grössere, da es beim Leder nur eines Druckes in der Bremsleitung bedarf, welcher wenig mehr als die Hälfte von dem beträgt, welcher bei Eisen erforderlich ist. Die Abnutzung der Radreifen würde demnach bei der neuen Art der Bremsung nur eine sehr geringe sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Zielitz. Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal zwischen den Stationen Wolmirstedt und Rogätz belegene Haltepunkt Zielitz für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Magdeburg, den 2. Dezember 1890. (2659)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Von Freitag, den 5. Dezember d. J. ab bis auf weiteres gilt für die Strecke Dortmund-Lünen folgender Fahrplan:

				Station				
8.00	2.10	$6.^{50}$	ab ↓	Dortmund	↑ an	9.05	3.15	$7.^{55}$
8.19	2.29	$7.^{09}$	„	Derne	ab	8.53	3.03	$7.^{43}$
8.35	2.45	$7.^{25}$	an	Lünen	ab	8.40	2.50	$7.^{30}$

Dortmund, den 4. Dezember 1890. (2660)
Die Direktion.

3. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Hochwasser ist der Gesammtverkehr in der Strecke Jinec-Lochovic der Linie Zdic-Protivin, und in der Strecke Bruchstrasse-Elbogen der Lokalbahn Elbogen-Neusattel vom 24. d. Mts. bis auf weiteres eingestellt.

Die muthmaassliche Dauer dieser Verkehrsstörung dürfte 6 Tage anhalten.

Wien, am 28. November 1890. (2661)

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die durch Hochwasser herbeigeführte Betriebsstörung auf unserer Bahnstrecke Sonneberg-Lauscha findet ab 4. d. Mts. ihre gänzliche Beseitigung. Mit dem genannten Tage wird infolge dessen der Gesammtverkehr auf der bezeichneten Bahnstrecke wieder aufgenommen.

Meiningen, den 2. Dezember 1890. (2662)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Vom 3. Dezember d. J. ab wird der Güterverkehr auf allen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn wieder eröffnet. Die Stationen der Strecke Dortmund-Selm haben noch nicht direkte Verbindung mit den Stationen Lüdinghausen-Gronau. Für die ersteren nur Uebergang in Dortmund, für die letzteren nur Uebergang in Dülmen, Cösfeld, Gronau.

Dortmund, den 2. Dezember 1890. (2663)
Die Direktion.

Der gestörte Verkehr auf den Strecken Bertsdorf-Oybin und Bertsdorf-Jonsdorf der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Schmalspurbahn kann voraussichtlich erst am 15. d. Mts. wieder aufgenommen werden.

Dresden, am 3. Dezember 1890. (2664)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Vom 5. Dezember d. J. ab wird der Personen- und Gepäckverkehr auf der diesseitigen Bahnstrecke und zwar vorläufig noch mit Umsteigen der Passagiere an der Saalebrücke bei Göschwitz wieder aufgenommen.

Der Güterverkehr ist noch bis auf weiteres auf der Strecke Göschwitz-Roda unterbrochen.
Weimar, den 3. Dezember 1890. (2665)
Die Direktion.

Saal-Eisenbahn. Vom Sonnabend, den 6. d. Mts. an wird der gesammte Personen- etc. und Güterverkehr auf unseren Linien Grossheringen-Schwarza-Blankenburg sowie Orlamünde-Jüdewein-Pössneck wieder aufgenommen und nach Maassgabe der Fahrpläne vom 1. Oktober d. J. abgefertigt.

Unfahrbar ist danach nur noch die Strecke Schwarza-Saalfeld, welche voraussichtlich noch auf 14 Tage gesperrt bleibt. Für den Personenverkehr ist eine Privat-Omnibusverbindung zwischen Schwarza und Saalfeld eingerichtet.
Jena, den 4. Dezember 1890. (2666)
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau erfolgt vom 1. d. Mts. ab die Abfertigung der auf dem Fürstin Paulineschacht, dem Kropfschacht, und der Georgsgrube zur Aufgabe gelangenden Kohlen- etc. Sendungen nicht mehr durch die Güter-Abfertigungsstellen zu Karolinegrube bezw. Rosdzin, sondern durch die neu errichtete, an der Bahnstrecke Laurahütte-Rosdzin gelegene Güter-Abfertigungsstelle zu Georgsgrube.
Berlin, den 5. Dezember 1890. (2667)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona. Die Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg ist am 1. Dezember d. J. noch nicht eröffnet worden; es findet daher eine Abfertigung von Sendungen nach und von der Station Lütjenburg und den Haltestellen Benz und Kletkamp bis auf weiteres nicht statt. (2668)
Elberfeld, den 2. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbumschlags-Verkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Die im Tarife Oesterreich-Riesa-Elbkai vom 1. Januar 1889 Seite 40—45, sowie im Nachtrag I hierzu Seite 4—6 und im Nachtrag II hierzu Seite 6 enthaltenen Ausnahmetarife, gültig im Rückvergütungswege, bleiben unter Aufrechterhaltung der hierfür vorgesehenen besonderen Bestimmungen und Kurszuschläge bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1891 in Kraft.

Die Vorlage der Frachtbeläge hat bis spätestens Ende März 1892 zu erfolgen.
Dresden, den 28. November 1890. (2669)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehre Magdeburg-, Köln (linksrh.)-, Berlin- und Breslau-Erfurt. Am 6. Dezember d. J. treten neue Entfernungen für Grosszschocher, Preuss. Staatsb. in den obengenannten Verkehren in Kraft, welche bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.
Erfurt, den 1. Dezember 1890. (2670)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten neue Frachtsätze für die Beförderung von Europäischem Holze, sowie von Erzen aller Art in Wagenladungen von mindestens 10000 kg zwischen Laibach und Voitersreuth in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Dresden, am 2. Dezember 1890. (2671)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Dezember 1890 gelangt Nachtrag 7 zum Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen des Abschnitts II D. II Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue bezw. ermässigte Tarifentfernungen für Grosszschocher Preuss. Staatsb., Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Emleben, Jütrichau, Mosigkau, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Ferner treten am 1. Dezember 1890 neue direkte Tarifsätze für die Stationen Benz, Kletkamp und Lütjenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,10 ℳ zu haben sind.
Erfurt, den 29. November 1890. (2672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. Oberhessen. Am 10. Dezember tritt der Nachtrag I zum Gütertarife vom 1. Oktober 1890 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher Tarifentfernungen für die neu aufgenommene Station Sudmühle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften usw. enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.
Köln, den 3. Dezember 1890. (2673)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. wird der Artikel „schwefelsaures Kali (sulfate de potasse)" in den Ausnahmetarif 9 des Theil II vom 1. Juni 1890 aufgenommen.
Köln, den 3. Dezember 1890. (2674)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für die Beförderung von Eiern und Eigelb in Wagenladungen zu 600 Pud von Stationen der Strecke Rjask-Wjasma der Sysran-Wjasma Bahn über Wjasma-Brest-Grajewo nach Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr nach dem Zollauslande, ist ein Spezialtarif erschienen, gültig vom 1. Dezember cr. n. Stils. Druckexemplare à 10 ₰ sind auf den genannten Deutschen Stationen zu haben.
Direktion. (2675H&V)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Der für die Beförderung zum Bau oder zur Unterhaltung von Strassen bestimmter Materialien bestehende Ausnahmetarif 5 unseres Lokal-Gütertarifs tritt mit dem 15. Januar 1891 ausser Geltung und wird vom gleichen Tage ab durch einen neuen Ausnahmetarif 5 für Wege-Baumaterialien, welche nachweislich zur Herstellung und Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr dienenden ungepflasterten Wege bestimmt sind, ersetzt.

Der neue Tarif gewährt gegen die bisherigen Frachtsätze im allgemeinen erhebliche Ermässigungen und führt nur bei Entfernungen bis zu 29 km in wenigen Fällen eine Erhöhung von 1 ₰ für 100 kg herbei. Weitere Auskunft ertheilt auf Anfrage das diesseitige Tarifbüreau.
Strassburg, den 30. Nov. 1890. (2676)

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag XVIII zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der Ausnahmetarife und einen neuen Ausnahmetarif für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist von den Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen.
Erfurt, den 29. November 1890. (2677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Vom heutigen Tage ab kommt für die Beförderung von Kohlen und Kokes in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Höchst a. M. und Nürnberg C. B. ein Frachtsatz von 0,66 ℳ für 100 kg zur Einführung.
Frankfurt a/M., den 2. Dezbr. 1890. (2678)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 15. Dezember l. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife Theil II Heft 1 für obengenannten Verband in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Aufnahme der Stationen Gablonz-Brandl und Gablonz a. N. in den Tarif, Ermässigung für Mehlsendungen im Verkehre von Wien, dann Berichtigungen bezw. Ergänzungen.
Wien, am 1. Dezember 1890. (2679)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Aufhebung der Refaktietabellen mit 15. Dezember 1890. Die für den Frachtgutverkehr bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende Dezember l. J. gültigen Refaktietabellen, publizirt im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums Nr. 3 vom 9/1. 1890, sub Pos. 185 bis 189, u. zw.:

a) Refaktietabelle I für Wien-Ungarn u. vice versa,
b) Refaktietabelle II zwischen Oesterr. und Ungar. Stationen,
c) Refaktietabelle III von Nordbahnstationen nach Ungarn u. vice versa

werden mit 15. Dezember 1890 ausser Wirksamkeit gesetzt.
Wien, am 2. Dezember 1890. (2680)

6. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Anlieferung der in der Zeit vom 1. Januar 1891 bis 1. Juli 1891 für die diesseitige Bahn erforderlichen Lokomotivkohlen (beste gemischte Förderkohle mit ungefähr 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Zu liefern sind wöchentlich circa 10 Doppelwagen zu je 10 000 kg.

Die für diese Lieferung maassgebenden Bedingungen sind von unserem Sekretariat gegen portofreie Anfrage für 40 ₰ erhältlich.

Angebote mit der Aufschrift:
„Lokomotivkohlenlieferung bis 1. Juli 1891 betreffend",
sind bis zum 29. Dezember d. J., 11 Uhr Vormittags portofrei einzusenden. Dieselben sollen versiegelt sein und enthalten:

1. Den Preis pro Tonne frei Waggon-Zeche;
2. die Zechenfracht;
3. die Fracht bis Darmstadt M. N. E.;
4. Nachweise über die Heizkraft der Kohle.

Die Beförderung soll, sofern über Frankfurt dieselben Frachtsätze wie über eine andere Linie hierher bestehen, über Frankfurt und Main-Neckarbahn stattfinden.

Zu der angegebenen Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden und sind die Bewerber eingeladen derselben anzuwohnen. (2681)

Darmstadt, den 2. Dezember 1890.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Lieferung von Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 5 024 t Flussstahlschienen des Normalprofils,
b) 100 700 St. kiefernen Bahn- und 3 956 St. eichen. Weichenschwellen,
c) 1 242 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschen, Unterlagsplatten, Hakennägeln und Schwellenschrauben und
d) 97 000 St. stählernen Unterlagsringen.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Verdingungstermine
für a Mittwoch, den 17. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,
„ c u. d Mittwoch, den 17. d. Mts., Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr,
„ b Donnerstag, den 18. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für a, b und d und 1 ℳ für c in Postmarken entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, 3. Dezember 1890. (2682)
Materialienbüreau.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. II.)

Amtliche Bekanntmachungen.

7. Verkauf einer Dampfmaschine.

Eine in der Betriebswerkstätte der Main-Neckar-Bahn in Heidelberg entbehrlich gewordene 7 pferdige Hochdruckdampfmaschine, System Saulnier, welche auf Verlangen z. Zt. noch in Betrieb gesetzt werden kann, soll sammt der dazu gehörigen 12 m langen und 59 mm dicken Transmissionswelle nebst den Fundamentquadern verkauft werden.

Reflektanten wollen schriftliche Angebote portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf eine Dampfmaschine" versehen, bis zum 20. d. Mts., Vormittags 9 Uhr, an den Unterzeichneten einreichen.

Heidelberg, 2. Dezember 1890. (2683)

Der Werkstättevorsteher.

Jehle.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 97. 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 30

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Dezember 1890.

Inhalt:

Die City- und Südlondonbahn.

Am 4. November wurde die seit drei Jahren im Bau gewesene unterirdische City- und Südlondonbahn, früher City of London and Southwark Subway genannt, dem Verkehr übergeben. Die Bahn zeichnet sich durch Grossartigkeit der baulichen Anlage keineswegs aus, vergleicht doch der „Daily Telegraph" die Transportmittel mit einer Art Spielzeug. Es ist vielmehr vornehmlich die neue Betriebsweise mit Hilfe von Elektrizität, von der man im unterirdischen Verkehrswesen bedeutender Städte, wie London Grosses erhofft, nachdem die an die innere Ringbahn der Metropolitan- und Distriktgesellschaften früher geknüpften Erwartungen in vielen Beziehungen getäuscht worden sind. Der Fahrgast der Ringbahn, welche unter den Beförderungsmitteln für den ungeheuren und noch von Jahr zu Jahr stärker anschwellenden Personenverkehr eine der ersten Stellen einnimmt, muss sich auf Getöse, Rauch, Schwefelgase, Quietschen und Stöhnen der Fahrzeuge gefasst machen, alles Uebel, von denen man die neue Bahn völlig frei wissen möchte und von deren grösstem, der Luftverpestung, sie es thatsächlich auch ist.

Bekanntlich erfolgte die Eröffnung der neuen Bahn, von der wir eine Skizze auf der folgenden Seite geben, durch den Prinzen von Wales persönlich und in diesem Umstande bereits wird man den Ausdruck froher Erwartungen zu erblicken haben. In der Eröffnungsrede wies der Prinz darauf hin, dass es ein Anlass zu tiefem Nachdenken sein müsse, wie infolge des unablässigen Wachsthums der grossen Stadt und ihrer Bevölkerungsziffer die Bewältigung des Verkehrs schwieriger und schwieriger würde. „Diese Bahn," führte der Prinz weiter aus, „die erste in London ausgeführte elektrische Eisenbahn wird, hoffe ich, in sehr hohem Maasse dazu beitragen, die herrschenden Verkehrsstauungen zu vermindern, insoweit diejenigen Geschäftsleute, welche bis zu ihren Wohnstätten weite Entfernungen zurückzulegen haben, in ihr ein bereites Mittel finden werden, von der City aus in die frische Landluft zu gelangen. Ebenso wird dem Arbeitsmanne, welcher tagsüber in einer keineswegs zuträglichen Atmosphäre zu arbeiten hat, eine grosse Wohlthat zu theil, wenn er draussen ein wenig frische Luft schöpfen kann. Doch hat die Bahn ausser ihrer technischen Bedeutung noch eine andere Eigenthümlichkeit. Sie weist statt eines grossen Tunnels, wie bei der jetzigen Untergrundbahn, zwei getrennte Tunnel auf, ist frei von Rauch und Dampf, und trefflich gelüftet. Sodann ist ein neues System eingeführt, welches des Gebrauchs von Fahrkarten entráth. Alle Bevölkerungsklassen zahlen genau das-

selbe Fahrgeld — den sehr geringen Betrag von 2 d.*) In dieser Weise wird an Zeit und lästiger Mühe nicht unerheblich gespart.“

Wie aus anderweiten Veröffentlichungen bekannt, ist die rund 5 km lange Bahn in zwei getrennten Röhren geführt, welche an der König Wilhelmstrasse in der City in westlicher Richtung ihren Ausgang nehmen, sich sofort in scharfem Bogen südsüdöstlich wenden, dann unter der Themse hergeführt sind und weiter unter vorhandenen Strassenzügen hindurch über die Stationen Borough, Elephant and Castle — nahe bei dem gleichnamigen Bahnhof der London Chatham und Doverbahn — New Street-Kennington und Oval die Endstation Stockwell erreichen, in einem belebten Vorstadtbezirk, welcher trotz des grossen Verkehrs unmittelbare Bahnverbindungen nach der City entbehrt. Hat die Bahn einerseits Anschluss an das verkehrsreichste Viertel der City, von wo vier wichtige Strassenzüge nach der Londonbrücke zusammenlaufen, so ist auch jede Zwischenstation für sich ein besonderer Vereinigungspunkt für den Verkehr. Der nach der Boroughstation führende Old Kent Road ist eine Hauptverkehrsader von und nach Woolwich und Greenwich. Nach Elephant and Castle führt von jeder der Themsebrücken zwischen der Londonbrücke und Lambeth eine unmittelbare Strassenverbindung. Die Station Oval vermittelt den Verkehr nach den berühmten Cricketgründen, welche in unmittelbarer Nähe liegen.

Die Tunnel sind als Röhren hergestellt, deren Wandungen aus einzelnen gusseisernen, mit Flanschen verbundenen, 45 cm breiten Ringen bestehen, welche wieder aus einzelnen mit Flanschen befestigten — zwischen 1,5 und 1,8 m langen — Bogenstücken zusammengesetzt sind. Die nach innen gekehrten Flanschen lassen für den Zugbetrieb einen freien cylindrischen Raum von 3,20 m Durchmesser. Die Weite der Tunnelöffnung ist also im Vergleich mit den anderen Untergrundbahnen nur eine mässige. In diesen beiden Röhren wird der Betrieb auf vollspurigem Geleis mittelst kleinen, aus je 3 Wagen nebst Lokomotive bestehenden Zügen geführt, in der einen Röhre aufwärts (up— n a c h der City), in der andern abwärts (down— v o n der City). Die Geschwindigkeit dieser kleinen Züge beträgt einschliesslich der Aufenthalte auf den Stationen 24 km, die reine Fahrgeschwindigkeit dagegen 32 km. Die Abfertigung der aufwärts und abwärts gerichteten Betriebe in verschiedenen Tunneln hat mehrfache Vortheile. So konnten die Tunnel je nach dem vorliegenden Bedürfniss über- oder nebeneinander angeordnet werden, wie ersteres in der Schwanengasse nördlich der Themse, welche nur 4 m Breite hat, geschehen ist. Dann auch wird von einer etwaigen Betriebssperrung auf dem einen Geleis das andere nicht berührt.

Die 3 Wagen, welche rings geschlossen sind und nur an den Enden für den Zu- und Abgang des Publikums offen stehen, nehmen 100 Reisende auf und haben $^{2}/_{9}$ des Fassungsvermögens eines Untergrundzuges der inneren Ringbahn. Die Plattformen der Wagen werden durch Gitter während der Fahrt verschlossen gehalten. Auf jeder derselben befindet sich ein Schaffner, dessen Pflicht darin besteht, sobald der Zug auf einer Station einfährt, die Kopfthüren der Wagen zu öffnen, die Namen der Stationen auszurufen und dann die seitliche Plattformschranke hoch zu heben. Der mittlere Wagen ist durch eine Scheidewand halbirt, um den Strom der abgehenden Reisenden nach beiden Seiten gleichmässiger zu vertheilen. Die Lokomotiven haben ein Gewicht von 10 Englischen Tonnen. Sie sind mit Westinghousebremse, Pressluftpfeife und Steuerung zum Anfahren, Anhalten, sowie zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit versehen. Wegen der Kürze der Fahrten sind statt der bei der Westinghousebremse sonst üblichen Luftpumpen Luftbehälter von beträchtlicher Grösse auf den Lokomotiven angeordnet, welche jedesmal in Stockwell frisch mit Druckluft gespeist werden. Von dem Maschinen- bezw. Wagenhause in Stockwell ist im übrigen vermittelst einer durch Drahtseil betriebenen, steil abfallenden schiefen Ebene mit den Tunneln Verbindung hergestellt.

Die elektrische Triebkraft wird im Maschinenhause am Clapham Road in Stockwell erzeugt, von wo der Strom mit 450 Volt Spannung einer in den Tunneln an der einen Seite entlang geführten kupfernen Hauptleitung zugeführt und von hier in kurzen Zwischenräumen durch Querleitungen einer zwischen den Laufschienen auf isolirenden Glasstützen angeordneten eisernen Mittelschiene zugeleitet wird. Von dieser nimmt die Lokomotive den Strom mittelst dreier Bürsten auf, welche die unmittelbar auf der Achse sitzende Antriebmaschine speisen. Für die Mittelschiene ist Eisen angewendet, sowohl weil dieses Metall billiger, als auch dem Funkenangriff weniger ausgesetzt ist wie Kupfer.

Der Zu- und Abgang der Reisenden auf den Bahnhöfen wird mittels je zweier Druckwasseraufzüge von etwa 15 m Hubhöhe bewerkstelligt, deren jeder 50 Personen — eine halbe Zuglast — trägt. Die Betriebsanlage der Aufzüge mit Pumpen und Akkumulatoren befindet sich in Stockwell. Das Druckwasser wird durch ein an der Seite des einen Tunnels verlegtes schmiedeeisernes Rohr den Aufzügen zugeleitet. Ein neben diesem angeordnetes zweites gusseisernes Rohr bringt das Verbrauchs-

*) 2 d = $16^{2}/_{3}$ ₰.

wasser nach Stockwell zurück. Des vorhandenen Druckwassers bedient man sich im übrigen auch zur Beseitigung des in den Tunneln sich sammelnden Wassers, namentlich des Kondensationswassers. Von Zeit zu Zeit sind zu dem Ende Ejektorhydranten in den Tunneln angeordnet, nach welchen kleine Röhren aus der Druckleitung abgezweigt sind. Der durch Oeffnen eines Hahnes aus diesen Röhren entweichende Druckwasserstrahl reisst das Sammelwasser mit sich fort in einen der bestehenden Strassenkanäle.

In den Endbahnhöfen bei der Londonbrücke und in Stockwell sind gewöhnliche Aussenbahnsteige angeordnet, die Zwischenstationen haben ihre Steige für den abwärts und aufwärts gerichteten Verkehr in verschiedenen Höhen, so dass die Reisenden den einen unter dem andern her erreichen, eine Einrichtung, welche getroffen ist, um beide Steige mit denselben Aufzügen bedienen zu können. Eine Benutzung der ausser den Aufzügen auf jeder Station noch vorhandenen Treppen ist kaum zu erwarten. Die Geleise sind im übrigen auf den Stationen gegen die freie Strecke etwas erhöht worden, sowohl um den Zügen das Ausfahren — im Gefälle — zu erleichtern, als auch bei der Einfahrt — in der Steigung — die Bremswirkung zu unterstützen.

Dass man mit dem bisher üblichen System der Fahrkartenausgabe, den Klassen-, Rückfahr- und sonstigen Karten gebrochen und einen Einheitspreis für alle Entfernungen eingeführt hat, ist schon erwähnt. Der Reisende drängt sich einfach durch ein Drehkreuz, hinterlegt 2 d und wird von einem der Aufzüge an den Bahnsteig gebracht, von wo er irgend einen beliebigen Zug besteigen und soweit fahren kann, als ihm beliebt, bis ihn der Aufzug wieder nach oben befördert.

Der Bau der Bahn selbst bietet so viel Beachtenswerthes, dass auch darüber einige Mittheilungen am Platze sind.

Die Linie wurde durchweg, um allzu hohen Schadensansprüchen seitens der Anwohner zu entgehen, unter bestehenden Strassenzügen und in 15 bis 18 m Tiefe geführt. Man begann den Bau, indem man an den Orten, wo später Stationen angelegt werden sollten, sowie in der Themse oberhalb der Londonbrücke 4 m weite Schächte mit Eisenauskleidung bis zur demnächstigen Tunnelsohle niederbrachte und von diesen aus die eigentlichen Tunnel vortrieb. Nach Herstellung genügend grosser Arbeitsräume an der Sohle jedes Schachtes wurde der Vortrieb der von den Stationen aus gegeneinander zu führenden Tunnelstrecken wie folgt bewirkt: Ein grosser Schild in Gestalt eines stählernen Cylinders von 3,5 m Durchmesser und 2,0 m Länge, aus 2,5 cm starken Platten zusammengesetzt, wurde mittels 6 am Rande angeordneter Druckwasserpressen in der Richtung des anzulegenden Tunnels in die Erde hineingedrückt und so die Erde gewissermaassen losgeschält, zu welchem Zweck die voranschreitende Ringkante zugeschärft war. Hinterher wurde der Tunnel sofort ausgekleidet und die Auskleidung bis in den Schild hineingeführt, dessen Durchmesser daher so gross bemessen war, dass der Schild über die eigentliche Tunnelröhre futteralartig hinübergriff. Der rings um die Auskleidung verbleibende hohle Raum wurde mit Konkret gefüllt, welcher durch kleine in den Eisenplatten belassene Oeffnungen mittels Pressluft eingetrieben wurde. Die Tunnelauskleidung wurde jedesmal um 45 cm — eine Ringbreite — vorgeführt. Dem entsprach der jedesmalige Vorschub des Schildes von 45 cm. Jedesmal stützten sich dann die Wasserpressen gegen den zuletzt eingezogenen Ring als Basis für den nächsten Vorschub. Die abgetrennte und mit Hacken und Schaufeln gelöste Erde wurde sofort auf kleinen Wagen nach den Schächten gefahren, hier aufgezogen und in Pferdekarren bezw. — beim Themseschacht — in Prahmen beseitigt.

Da die Tunnel fast durchweg im Thonboden vorgetrieben wurden, konnte im allgemeinen im Trockenen gearbeitet werden; wo indessen Wasser angetroffen wurde, musste der Vortrieb mittels Pressluft bewerkstelligt werden. Dies war namentlich unweit Stockwell der Fall, wo ein Kiesbett von 75 m Länge durchquert werden musste. Das zudrängende Wasser stand hier unter einem Druck von 10 m Höhe.

Durch 2 Querscheidewände wurden hinter dem Schilde 2 Luftkammern gebildet, in welche der Druckhöhe des Wassers entsprechend Pressluft eingepumpt wurde. Wenn dann die Arbeiter ihre Förderwagen von Ort abfahren wollten, wurden die beiden Kammern durch die eiserne Thür in der gemeinsamen Zwischenwand, nachdem beiderseits gleicher Luftdruck hergestellt war, in Verbindung gebracht, die Wagen aus der vorderen in die hintere Kammer gefahren, die Thür wieder verschlossen und nach Ablassen der Luft aus der hinteren Kammer und nach Oeffnen der Abschlussthür in der Endwand die Wagen in den bereits fertigen Tunnelraum hinausgefahren und nach dem Materialschachte befördert. Der Vorgang wurde ohne Unfall zu Ende geführt. Bei regnerischem Wetter konnte man oben in der Strasse die von Ort entweichenden Luftblasen aufsteigen sehen, denn da der Wasserdruck an der Sohle des Tunnels grösser war wie weiter oberhalb, musste naturgemäss ein Theil der Luft nach oben entweichen.

Die Art des Vortriebes mittels des gedachten Schildes ist dem Ingenieur der Bahn, Greathead, dessen besonderer Leitung, unter dem Beirath der bekannten Ingenieure Sir John Fowler und Benjamin Baker, der Bau unterstellt war, patentirt. Sie ist in grösserem Maassstabe neuerdings auch anderorts mehrfach zur Anwendung gekommen, so in Glasgow, in den Vereinigten Staaten (Hudsontunnel) und Kanada (St. Clairtunnel).

Hinsichtlich der auf die Anlage verwendeten Kosten ist zu bemerken, dass die neue Bahn rund 2,75 Millionen Mark auf das Kilometer gekostet hat. Wenn die Betriebskosten zu 50 % der Roheinnahme angenommen werden, würde die Bahn einer jährlichen Einnahme von 275 000 ℳ für das Kilometer bedürfen, um 5 % Dividende auf das Anlagekapital zu vertheilen, eine ganz bedeutende Summe, welche man indess, wenn auch nicht sofort zu Anfang, so doch in wenigen Jahren mindestens zu erreichen hofft. Man nimmt namentlich an, dass auch bei einer Zugfolge von 2—3 Minuten vor und nach der Geschäftszeit — zwischen 7—10 Uhr Vormittags und 5—8 Uhr Nachmittags — alle Züge gedrängt voll sein werden, während nicht wohl anzunehmen sei, dass die Bahn, welche allerdings dieser Art von Geschäftsverkehr, dem sogen. residential traffic, in erster Linie dient, während der übrigen Tagesstunden unbenutzt sein werde.

Die Firma Mather & Platt hat Gewähr dafür übernommen, dass die Kosten der Zugkraft während der beiden ersten Jahre den Betrag von 3½ d für die Zugmeile (18¹/₈ ₰ für das Zugkilometer) nicht überschreiten werden, und ihre Anschläge darauf gegründet, dass von 100 in den Kesseln entwickelten Krafteinheiten wenigstens 75 von den Dynamos in Stockwell wieder abgegeben werden; hiervon wird noch ein Betrag von durchschnittlich 5 % — 0 % bei Stockwell bis 10 % am andern Ende der Bahn in der leitenden Mittelschiene der Bahn verzehrt; weitere 10 % gehen bei der Umwandlung von Elektrizität in Kraft auf den Lokomotivachsen verloren. Von der gesammten erzeugten Kraft würden hiernach mindestens 60 % nutzbar, was immerhin einen grösseren Verlust wie bei den gewöhnlichen Lokomotiven darstellt. Andererseits aber macht man geltend, dass die Betriebskraft weit billiger durch feststehende Kessel geliefert werde, in welchen man minderwerthiges Brennmaterial zu 10 ℳ die Tonne verbrennen könne, als durch Lokomotivkessel, welche auf die beste Wälsche Kohle zum Preise von 24 ℳ die Tonne angewiesen sind.

Kemmann.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 6,14 km lange Bahnstrecke Reichenbach i. Schl.-Oberlangenbielau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, welche voraussichtlich Anfang Januar nächsten Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4913 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4937 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 5023 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für den Jahrgang 1891 des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 5027 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichshaushalts-Etat für 1891/92.

Der Etat für die Verwaltung der Eisenbahnen beziffert die Einnahmen insgesammt auf 54 962 000 M. d. i. 3 973 000 Mark mehr als für das Jahr 1890/91. Davon entfallen auf den Personen- und Güterverkehr 11 099 000 (+ 532 000) M. Dieser Ansatz ist nach dem Ergebniss in 1889/90 und mit Rücksicht auf die Inbetriebnahme neuer Eisenbahnen, ebenso wie die beiden folgenden Titel, höher bemessen worden. Auf den Güterverkehr entfallen 40 574 000 (+ 3 162 000) M.; auf die Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 978 000 (+ 71 000) M.; auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 340 000 (+ 189 000) M.; auf Erträge aus Veräusserungen wie im Vorjahre 423 000 M.; auf Wittwen- und Waisengeld-Beiträge wie im Vorjahre 3 000 M. und auf verschiedene sonstige Einnahmen 545 000 (+ 19 000) M. Die letztere Mehreinnahme ist aus Pachten und Miethen, aus Vergütungen der Post für Gestellung von Wagenabtheilungen und für ähnliche Leistungen, sowie aus Kursgewinnen zu erwarten. Von den fortdauernden Ausgaben entfallen auf die Centralverwaltung an Besoldungen 55 900 (+ 100) M., an Wohnungsgeld-Zuschüssen 9 360 M., an anderen persönlichen Ausgaben 5 250 (— 150) M., an anderen sächlichen und vermischten Ausgaben 42 500 M., mithin zusammen 82 500 M. Bei der Betriebsverwaltung sind bei den Besoldungen zahlreiche Mehrausgaben angesetzt worden, einerseits infolge von Neukreirung einzelner höherer und zahlreicher Unterbeamtenstellen, wie sie die Vergrösserung des Betriebes und die Eröffnung neuer Linien erheischten, andererseits besteht die Absicht, die für das gesammte Unterbeamtenpersonal und die Mehrzahl der mittleren Beamten der Reichs-Eisenbahnen zur Einführung gebrachte Regelung der Gehälter nach Dienstaltersstufen mit Beginn des Etatjahres 1891/92 auch auf die noch nicht berücksichtigten mittleren Beamtenklassen auszudehnen. Mit Rücksicht hierauf ist der Bedarf an Gehalt für diese Beamtenklassen nicht mehr wie bisher, nach der Summe der Normal-Durchschnittsgehälter, sondern nach der Summe derjenigen Beträge veranschlagt worden, welche sich für die einzelnen Beamten aus einer für jede Klasse feststehenden Altersstufentafel ergeben. Die persönlichen Ausgaben sind wie folgt angesetzt: für die Generaldirektion und die höheren technischen Beamten 354 500 (+ 9 770) M., für das Hauptkassen- und Büreaupersonal 1 054 932 (+ 8 602) M., für das Stations-, Strecken- und Telegraphenpersonal 4 232 591 (+ 163 072) M., für das Expeditions-, Fahr- und Magazinpersonal 2 765 543 (+ 132 806) M., für Wittwen- und Waisengelder 120 000 (+ 26 000) M. und für andere persönliche Ausgaben 5 594 150 (+ 458 248) M. Die sächlichen Ausgaben stellen sich mit Rücksicht auf die Ergebnisse der letzten Jahre, bezw. nach Maassgabe des Bedarfs gleichfalls höher als im Vorjahr. Angesetzt sind die allgemeinen sächlichen Kosten auf 1 775 984 (+ 133 877) M., die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen, ausschl. grösserer Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, mit 3 656 000 (+ 182 000) M., die Kosten des Bahntransports mit 6 792 100 (+ 1 094 700) M., für die Erneuerung des Oberbaues 2 775 600 (+ 465 900) M., für Erneuerung der Betriebsmittel 653 000 (+ 53 300) M., für Erneuerung und Ergänzung der übrigen Bahnanlagen 684 800 (+ 174 500) M., die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten mit 2 846 800 (+ 8 800) M. und die Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel mit 1 275 000 (+ 125 000) M. Die Summe der fortdauernden Ausgaben beträgt daher 34 663 500 M., der eine Einnahme von 54 962 000 M. gegenüber steht, so dass mithin ein Ueberschuss von 20 298 500 M. (945 475 M. mehr als im Etatsjahr 1890/91) verbleibt. Die einmaligen Ausgaben betragen zusammen 6 970 000 M. gegen 4 912 500 M. im Vorjahr; davon entfallen auf den Ausbau des zweiten Geleises auf der Theilstrecke Kedingen-Ebersweiler (letzte Rate) 300 000 (— 400 000) M.; auf die Herstellung der normalspurigen Eisenbahn von Altkirch nach Pfirt (letzte Rate) 400 000 (— 400 000) M.; auf den Ausbau des zweiten Geleises auf der Theilstrecke Diedenhofen-Kedingen (zweite Rate) 700 000 (— 10 000) M.; auf die Herstellung der normalspurigen Bahn von Saarburg nach Alberschweiler (zweite Rate) 500 000 (+ 67 500) M., auf die Erweiterung des Bahnhofs Bernsdorf (zweite Rate) 130 000 (+ 67 000) M.; auf die Vermehrung der Betriebsmittel (zweite Rate) wie im Vorjahre 1 000 000 M.; auf den Ankauf der Pfalzburger Strassenbahn und die Instandsetzung derselben 365 000 M.; auf den Ausbau des zweiten Geleises der Theilstrecke Ebersweiler-Teterchen (erste Rate) 780 000 M.; auf die Vergrösserung des Verwaltungsgebäudes auf Bahnhof Strassburg (erste Rate) 230 000 M.; auf die Erweiterung des Bahnhofes Colmar (erste Rate) 100 000 M.; auf die Erbauung von Dienstwohnungen für Zugbeamte auf dem Bahnhof Saargemünd 100 000 M.; auf die Herstellung einer im Landesrath von Elsass-Lothringen in Anregung gebrachten normalspurigen Bahn von Mommenheim über Obermodern nach Saargemünd, durch welche der ausgedehnte Landestheil, welcher von den Bahnen Hagenau-Bitsch-Saargemünd und Hagenau-Buchsweiler-Steinburg-Rieding-Saaralbe-Saargemünd umschlossen wird, dem Bahnverkehr eröffnet werde (erste Rate) 2 000 000 M.; auf die Weiterführung der Eisenbahn Colmar-Münster (erste Rate) 200 000 M.; auf die Erweiterung der Geleise auf dem Innen- und Aussenbahnhof Esch 80 000 M. und auf die Erweiterung der Reparaturwerkstätte auf Bahnhof Luxemburg 85 000 M.

Ergänzungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die Ergänzungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, welche das Reichs-Eisenbahnamt beantragt und eingehend begründet hat, betreffen folgende neu aufzunehmende Bestimmungen: 1. Zu den Patronenhülsen darf nicht gefettetes oder geöltes, wohl aber paraffinirtes Papier verwandt werden. 2. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der vorgeschriebenen Verpackung angenommen. Das Reichs-Eisenbahnamt hat diese Anträge durch eine besondere Denkschrift begründet. Zu Dynamitsprengungen unter Wasser werden neuerdings Patronen verwandt, deren Hülsen aus mit Fett oder Oel getränktem Papier hergestellt werden. Dieses unterliegt erfahrungsmässig der Selbstentzündung. Die Königlich Preussische technische Deputation für Gewerbe hat ein Gutachten dahin abgegeben, dass mit Hülsen von aus gefettetem Papier hergestellte Dynamitpatronen überhaupt nicht zur Beförderung auf Eisenbahnen zuzulassen seien. Bezüglich des zweiten Antrages hat es sich herausgestellt, dass die dort erwähnten Gegenstände in der jetzigen Verladungsart nicht mehr befördert werden können, wenn man das Ausströmen der diesen Artikeln, namentlich bei warmer Witterung anhaftenden, äusserst ekelhaften Gerüche verhindern will. Bahnbedienstete sind bei Annäherung an derartige Wagen unwohl und Stunden hindurch dienstunfähig geworden; Anwohner von Bahnhöfen, von welchen aus derartige Sendungen befördert wurden, sind durch letztere in unerhörter Weise belästigt worden. Eine grosse Anzahl von angesehenen Organen des Handelsstandes ist bei dem Bundesrath vorstellig geworden, derselbe möchte dahin wirken, dass solche Sendungen nur in dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zur Beförderung zugelassen werden möchten. Man glaubt, dass die Anträge aus Gesundheitsrücksichten angenommen werden.

In der Plenarsitzung des Bundesraths vom 27. November wurde der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen unter I und XXXII der Anlage D zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, den zuständigen Ausschüssen zur Vorberathung überwiesen.

Eröffnung der Bahnstrecke Bieberstein-Hilders.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die 14,29 km lange Strecke Bieberstein-Hilders der Bahnlinie Fulda-Tann wird am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben mit den Haltestellen Milseburg (für Personen- und Gepäckverkehr) und Eckweisbach (für Personen- und Güterverkehr), sowie dem Bahnhofe Hilders. Die im Regierungsbezirk Cassel, Kreis Hersfeld gelegene Bahn ist vollspurig und wird dem Betriebsamt

Frankfurt a/M. unterstellt. Die Eröffnung der Reststrecke der Bahn Hilders-Tann findet später statt. (Siehe auch S. 958.)

Eröffnung der Bahnstrecke Glatz-Rückers-Reinerz.

Direktionsbezirk Breslau. Am 15. Dezember d. J. wird die normalspurige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Glatz-Rückers-Reinerz mit dem Bahnhof III. Klasse Rückers-Reinerz, den Haltestellen Alt-Heide und Nieder-Alt-Wilmsdorf und dem Haltepunkt Alt-Wilmsdorf für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Station Rückers-Reinerz und die Haltestellen Alt-Heide und Nieder-Alt-Wilmsdorf werden für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet werden. Die Ver- und Entladung von schwerwiegenden Fahrzeugen ist auf diesen drei Verkehrsstellen ausgeschlossen. Auf dem Haltepunkt Alt-Wilmsdorf findet nur Abfertigung von Personen und Reisegepäck statt. Zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist keine dieser Verkehrsstellen geeignet.

Die Entfernungen betragen von Glatz bis Nieder-Alt-Wilmsdorf 6,89 km, Alt-Wilmsdorf 9,74 km, Alt-Heide 14,28 km, Rückers-Reinerz 19,97 km.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau erfolgt vom 1. d. Mts. ab die Abfertigung der auf dem Fürstin Paulineschacht, dem Knoffschacht und der Georgsgrube zur Aufgabe gelangenden Kohlen- usw. Sendungen nicht mehr durch die Güter-Abfertigungsstellen zu Karolinegrube bezw. Rosdzin, sondern durch die neu errichtete, an der Bahnstrecke Laurahütte-Rosdzin gelegene Güter-Abfertigungsstelle zu Georgsgrube.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal zwischen den Stationen Wolmirstedt und Rogätz belegene Haltepunkt Zielitz für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Mülhausen-Alt-Münsterol zwischen den Stationen Illfurt und Altkirch gelegene Haltestelle Tagolsheim ist am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen zu Breslau ist vom 1. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die an der Strecke Erndtebrück-Raumland-Berleburg belegene Station Aue führt zur Unterscheidung von den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen fortan die Bezeichnung „Aue-Wingeshausen.“

Preussische Staatseisenbahnen.

Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter.

In Abänderung der Vorschrift des § 8 der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass der Betriebsdirektor bei Behinderung des ein für allemal mit der Vertretung beauftragten ständigen Hilfsarbeiters von den übrigen ständigen Hilfsarbeitern in derjenigen Reihenfolge vertreten wird, welche sich aus den Rangverhältnissen und, bei gleichem Range, aus dem Dienstalter innerhalb der Rangklasse ergibt.

Gesetzliche Invaliditäts- und Altersversicherung (Gesetz vom 22. Juni 1889).

Gemäss Kaiserlicher Verordnung tritt das Gesetz, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung, zum 1. Januar 1891 in Kraft.

Alle Arbeiter und Arbeiterinnen also, welche am 1. Januar 1891 die unmittelbar vorhergehenden 5 Jahre nicht in einem ununterbrochenen Arbeitsverhältnisse bei der Eisenbahnverwaltung zugebracht haben, bezw. welche erst nach dem 1. November 1886 bei der Eisenbahnverwaltung in ununterbrochene Beschäftigung getreten sind, müssen, wenn sie sich ihre demnächstigen Rentenansprüche sichern und den Rentenbezug nicht einbüssen wollen, schleunigst folgende Nachweise beschaffen:

a) den Nachweis über die Dauer jeder einzelnen während der Zeit vom 1. Januar 1886 bis zum Eintritte bei der Eisenbahnverwaltung bezw. bis zum 1. Januar 1891 in einem Lebensalter von über 16 Jahren gegen Lohn stattgehabten Beschäftigung als Arbeiter, Gehilfe, Geselle, Dienstbote, Lehrling, Schreiber, Büreaugehilfe, Hilfsarbeiter, Putzfrau usw.;

b) den Nachweis einer jeden während der Zeit vom 1. Januar 1886 bis zum Eintritte bei der Eisenbahnverwaltung bezw. bis zum 1. Januar 1891 stattgehabten, die Dauer von vier Monaten in einem Jahre nicht übersteigenden Unterbrechung eines festen Arbeits- oder Dienstverhältnisses zu einem bestimmten Arbeitgeber (besonders wichtig für solche Eisenbahnarbeiter, welche früher als Maurer, Anstreicher usw. beschäftigt waren — sogenannte Saisonarbeiter);

c) den Nachweis einer jeden in die Zeit vom 1. Januar 1886 bis zum Eintritte bei der Eisenbahnverwaltung bezw. bis zum 1. Januar 1891 fallenden und mit Erwerbsunfähigkeit verbundenen, nicht selbst verschuldeten Krankheit von mindestens 7 Tagen;

d) den Nachweis einer jeden während der Zeit vom 1. Januar 1886 bis zum 1. Januar 1891 erfüllten militärischen Dienstleistung.

Ferner haben wegen der Altersrente

e) alle diejenigen Personen, welche am 1. Januar 1890 das 59. Lebensjahr schon zurückgelegt haben, schleunigst den Nachweis über die Höhe der Löhne, welche sie in ihren verschiedenen Arbeits- oder Dienstverhältnissen ausserhalb der Eisenbahnverwaltung seit dem 1. Januar 1888 bezogen haben, sich zu verschaffen.

Alle diese Nachweise sind gebühren- und stempelfrei, also kostenfrei auszustellen.

Die Bescheinigung über die Dauer der Beschäftigung, die Arbeitsunterbrechung und den Lohnbezug (zu a, b und e) können entweder durch den betreffenden Arbeitgeber, dessen Unterschrift alsdann durch die zuständige Gemeindebehörde oder den Polizeikommissar des Bezirks zu beglaubigen ist, oder, soweit die Thatsachen, welche bescheinigt werden sollen, amtlich bekannt sind bezw. durch Vorlegung von Dienstbüchern, Arbeitsbüchern oder sonstigen Beschäftigungsbescheinigungen glaubhaft gemacht werden, durch die untere Verwaltungsbehörde, das ist die Gemeindebehörde oder der Polizeikommissar des Bezirks, selbst ausgefertigt werden.

Die Bescheinigung für den Nachweis der Krankheiten (zu c) hat bezüglich der Zeit, während welcher die Person Krankenunterstützung aus einer Krankenkasse bezogen hat, der Vorstand dieser Kasse, für die übrige Krankheitszeit, sowie für alle Personen, welche einer Krankenkasse nicht angehört haben, die Gemeindebehörde auszustellen.

Der Nachweis über militärische Dienstleistungen hat zweckmässig durch Vorlage der Militärpapiere zu erfolgen.

Wegen Beschaffung aller dieser Nachweise ist überhaupt sämmtlichen im Arbeiter- und Hilfsbeamten-Verhältnisse stehenden Personen aufgegeben worden, sich — soweit dies noch nicht geschehen — sofort an die Ortspolizeibehörde ihrer Gemeinde zu wenden und denselben zugleich zu eröffnen, dass sie, falls ihnen später, weil sie es unterlassen haben, sich die Arbeits- usw. Nachweise für die Zeit vom 1. Januar 1886 bis dahin 1891 zu verschaffen, eine Rente nicht gewährt werden kann, auf Zuwendung von Unterstützungen aus Mitteln der Eisenbahnverwaltung nicht zu rechnen hätten.

Die Durchführung der gesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung wird für das gesammte der gesetzlichen Versicherungspflicht unterliegende Personal der Staatseisenbahn-Verwaltung durch die unter dem Namen „Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung“ zu einer Pensionskasse vereinigten bisherigen beiden Arbeiter-Pensionskassen bewirkt, so dass die Staatseisenbahn-Verwaltung bezw. die bei derselben beschäftigten versicherungspflichtigen Personen von der Betheiligung an den allgemeinen Versicherungsanstalten (je eine für jede Provinz) gänzlich befreit bleiben.

Main-Neckarbahn.

Im Jahre 1889 wurden nach Ausweis des Jahresberichts befördert 3 524 751 Personen auf 19 462 355 Personenkilometer, 6 020 t Gepäck auf 358 643 tkm und 1 136 878 t Güter aller Art (ausschl. Postgüter) auf 72 174 308 tkm. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 886 900 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 3,6 %, auf die II. Wagenklasse 25,9 %, auf die III. Wagenklasse 65,3 % und auf Militärs 5,2 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 753 953 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,9 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) u. zw. a) die Stückgüter usw. 11,7 %, b) die Wagenladungsgüter 86,1 % und auf die lebenden Thiere 1,3 %.

Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Bahn im Berichtsjahre zurückgelegt 1 484 602 Nutzkilometer bezw. 1 965 090 Lokomotivkm. Auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven im ganzen 1 599 324 Nutzkilometer bezw. im ganzen bezüglich der Kosten der Züge 1 903 421 Lokomotivkm geleistet. Die eigenen Personenwagen haben durchlaufen a) im eigenen Betriebe der Bahn 15 868 879

Achskilometer, b) auf fremden Bahnen, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn 3 133 523 Achskm, während von den eigenen und fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahn 18 693 936 Achskm zurückgelegt wurden. Die eigenen Lastwagen haben durchlaufen a) im eigenen Betriebe der Bahn 8 877 980 Achskm, b) auf fremden Bahnen, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn 10 584 375 Achskm, zusammen 19 462 355 Achskm bezw. die eigenen und fremden Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 42 765 218 Achskm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 2 833 732 *M.* oder durchschnittlich für jedes Kilometer Betriebslänge 29 810 *M.*, aus dem Güterverkehre 3 221 819 Mark bezw. für das Kilometer Betriebslänge 33 561 *M.* und aus sonstigen Quellen 90 718 *M.*, überhaupt 6 146 269 *M.* bezw. auf das Kilometer Betriebslänge 63 363 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 46,1 %, aus dem Güterverkehr 52,4 % und aus sonstigen Quellen 1,5 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 585 993 *M.*, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 587 921 *M.*, für den Verkehrsdienst 1 059 880 *M.* und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 204 937 *M.*, zusammen 3 438 731 *M.*, d. i. für das Kilometer Betriebslänge 35 451 *M.* Die Betriebsausgaben betrugen 55,9 % der Betriebseinnahmen.

Von dem 2 707 538 *M.* betragenden Ueberschusse, welcher einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 11,69 % entspricht, wurden 32 433 *M.* zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, 434 024 *M.* zur Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, 2 257 151 *M.* an die Staatskassen abgeführt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Verkehrsunterbrechungen.

Infolge Hochwassers und dadurch entstandener Dammbrüche war am 26. v. Mts. der Verkehr auf folgenden Strecken im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.): 1. Troisdorf-Siegburg, 2. Troisdorf-Beuel, 3. Wissen-Morsbach, 4. Wahlscheid-Derschlag (einschliesslich Wahlscheid), 5. Immigrath-Opladen, 6. Duisburg-Oberhausen (K. M.), 7. Duisburg-Mülheim a. d. Ruhr (B. M.), 8. Haltern-Wesel, 9. Dingden-Bocholt, 10. Münster-Gronau eingestellt. Gleichzeitig waren durch das am 24. d. Mts. eingetretene Hochwasser der Ruhr, Diemel, Wupper und Lahn und deren Zuflüsse mehrere Dämme und Brücken im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld erheblich beschädigt. Infolge dessen waren folgende Strecken für den Eisenbahnbetrieb längere Zeit gesperrt: Kupferdreh-Nierenhof, Kettwig-Werden, Kupferdreh-Steele, Blankenstein-Herdecke, Hengstei-Westhofen, Arnsberg-Cassel, Barmen-Rittershausen-Beyenburg, Menden-Fröndenberg, Warburg-Welda, Hilchenbach-Vormwald, Wilhelmshütte-Wallau. — Die Verkehrsstörung auf der Strcke Kupferdreh-Nierenhof ist beseitigt, die Linie Vohwinkel-Steele ist somit für den Verkehr wieder frei. Auf der Linie Troisdorf-Beuel-Niederlahnstein ist der Güterverkehr wieder aufgenommen, der Personenverkehr auf der Strecke Beuel-Niederlahnstein beschränkt. — Vom 6. d. Mts. ab wurde der gesammte Personenverkehr auf der Strecke Köln-Niederlahnstein-Frankfurt a/M. wieder aufgenommen. Noch gesperrt sind für den Personenverkehr die Linien Hagen-Schwerte, Messinghausen-Bredelar, Minden-Frondenberg, Ueberruhr-Steele, Wesel-Haltern, Lippstadt-Warstein, Selm-Lüdinghausen, Jena-Roda und Hüttensteinach-Lauscha.

Aus Württemberg: Donauthalbahn.

Bei dem am 27. v. Mts. in Sigmaringen stattgefundenen Festessen zur Eröffnung der Donauthalbahn (Tuttlingen-Inzigkofen), welche wir in Nr. 94 S. 917 d. Ztg. eingehend beschrieben haben, wies der Württembergische Ministerpräsident Freiherr v. Mittnacht in seinem Toast darauf hin, dass diese Bahneröffnung die 24. sei, welche seit Uebernahme seines Amtes als Leiter der Verkehrsanstalten sich vollziehe. Die Feier sei aber eine so eigenartige, wie sie in Württemberg noch nicht dagewesen; der Staat Württemberg, welcher der Bauherr und Bahneigenthümer sei, trage zum Bauaufwand weniger bei als der andere, allerdings viel gewaltigere Faktor, das Deutsche Reich. Dieses habe zu dem Bau 7,5 Millionen gegeben, während Württemberg gegen 5 Millionen trage und Preussen ½ Million beisteuere. Dass diese Bahn zustande kam, sei dem Zusammenwirken, der Einigung des Reiches und der drei Einzelstaaten zu verdanken. Die Bahn diene friedlichen Zwecken, sei aber auch für den Nothfall zum Zweck der Landesvertheidigung erbaut. Möge niemals oder recht spät dieser Nothfall eintreten! Fürst Leopold von Hohenzollern-Sigmaringen betonte ebenfalls in seiner Rede, dass diese Bahn ein Friedenswerk sei, trotzdem militärische Erwägungen vorzugsweise ihren Bau veranlasst hätten.

Eine Heizeinrichtung für Pferdebahnwagen

ist, wie wir dem „B. Fr.-Bl." entnehmen, zur Zeit im Bau. Der Heizapparat besteht aus einem etwa 14 cm hohen und 50 cm im Quadrat messenden Doppelkasten, welcher unter der Plattform des Wagens angebracht wird. Von dem Kasten aus laufen rechts und links je zwei etwa 7,5 cm auseinanderstehende Röhren, die unter den Sitzbänken entlang führen und am entgegengesetzten Ende sich vereinigen. Das Heizmaterial besteht aus Kohlenstaub, welcher ähnlich wie bei den Grudeöfen nur langsam glimmt und daher ein äusserst sparsames und doch wirksames Brennmaterial ist.

Kanalisirung der oberen Oder.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat bestimmt, dass der Regierungs- und Baurath Mohr in Fürstenwalde, unter dessen Leitung die Bauten des Oder-Spreekanals ausgeführt worden sind, mit dem Beginn des nächsten Jahres nach Oppeln übersiedelt, um von dort aus die Arbeiten zur Kanalisirung der oberen Oder auf der Strecke von Kosel bis zur Mündung der Glatzer Neisse zu leiten. Gleichzeitig wird für diese Kanalisirungsarbeiten vorläufig ein Baubüreau in Oppeln eingerichtet und mit einem Bauinspektor und zwei Regierungsbaumeistern besetzt. Es ist dies der erste Schritt zur thatsächlichen Inangriffnahme der Kanalisirungsarbeiten für die obere Oder. Ueber die Dauer der Bauzeit lassen sich noch keine sicheren Angaben machen. Bei anhaltend besonders günstigen, durch Hochwässer nicht beeinträchtigten Verhältnissen soll eine Bauzeit von knapp 4 Jahren zur Vollendung des Kanalisirungswerkes mit allen seinen Nebenanlagen vielleicht genügen. Mit einiger Sicherheit ist die Eröffnung der Grossschifffahrt auf der Strecke vom Breslauer Unterwasser aufwärts bis Kosel im Herbst 1895 zu erwarten.

Aus der Schweiz.

Normalbahn Stein-Coblenz.

Von den sechs Moratoriumslinien der Schweizerischen Nordostbahn sind nunmehr drei im Bau begriffen: Bahnhof Zürich-Riesbach, Dielsdorf-Niederweningen und Stein-Coblenz. Letztere Bahnstrecke bildet die Verbindung der Station Stein der Bötzbergbahn mit der Station Coblenz an der Linie Turgi-Waldshut und Waldshut-Winterthur; sie ist ein Bestandtheil der zukünftigen linksufrigen Rheinthalbahn Basel-Eglisau, Schaffhausen-Etzweilen-Konstanz und zugleich die kürzeste Verbindung zwischen Basel und Winterthur.

Die Linie Stein-Coblenz hat eine Länge von 26,07 km. Von Stein abzweigend folgt sie dem linken Ufer des Rheines bis zur Einmündung der Aare bei Waldshut, welche sie in einem Korbbogen überbrückt, um in die Station Coblenz einzumünden. Die Krümmungs- und Gefällsverhältnisse der Linie sind günstig. Auf 15,462 km befindet sie sich in Geraden, auf 10,608 in Krümmungen, deren mittlerer Radius 634 m beträgt; der Minimalradius von 270 m war nur für den Aareübergang bei Coblenz nöthig. Auf 53 % der Gesammtlänge liegt die Bahn horizontal, auf 47 % dagegen in Steigungen von 1,5 ‰ bis 6 ‰; die mittlere Steigung beträgt 1,9 ‰.

In geologischer Beziehung muss das Terrain als ein günstiges bezeichnet werden, da die Bahn grösstentheils diluviale Kiesterrassen durchzieht und nur auf einer Strecke von 800 m durch Wellenmergel führt. — Die Erdarbeiten betragen etwa 550 000 m³. Als grösserer Kunstbau ist die Aarebrücke bei Coblenz hervorzuheben, die eine Gesammtlänge von 236 m erhält.

Die neue Linie ist infolge der Vorsorge des Schweizerischen Eisenbahndepartements mit 5 Stationen und 2 Haltestellen bedacht worden. Der Oberbau wird aus eisernen Schwellen, Stahlschienen von 12 m Länge und geworfenem Schotter erstellt. Die Baukosten sind auf rund 5 000 000 Frcs. veranschlagt.

Bis zum Herbst kommenden Jahres sollen sämmtliche Unterbauarbeiten im Rohen und bis Frühjahr 1892 die ganze Bahn vollendet sein, so dass am 1. Mai 1892 der Betrieb eröffnet werden kann.

Jura-Simplonbahn.

Die am 29. November stattgefundene ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplonbahn, in welcher 1079 Aktionäre mit 170 089 Aktien vertreten waren, genehmigte den Ankauf der Linie Pont-Vallorbes um 1 120 000 Francs und gleichzeitig die hierdurch bedingte Ausgabe von 5 600 neuen Aktien à 200 Frcs.

Kreisschreiben des Schweizerischen Bundesraths an die Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen, betreffend die Rückversicherung ihres Personals gegen Unfälle.

Aus den infolge des Kreisschreibens unseres Eisenbahndepartements vom 18. Februar d. J. eingelangten Akten ergibt sich, dass eine Anzahl Verwaltungen mit Unfallversicherungsgesellschaften Verträge abgeschlossen haben, durch welche die letztern sich verpflichten, für die ökonomischen Folgen von

Unfällen einzustehen, und zwar besonders auch dann, wenn es sich um die gesetzliche Haftpflicht handelt. Der Bundesrath hat durchaus keinen Grund, derartige Verträge zu beanstanden, wenn dieselben wirklich bloss den Zweck haben, den Transportanstalten den Ersatz drejenigen Entschädigungen zu sichern, welche sie zufolge gesetzlicher oder anderweitiger Verpflichtungen zu bezahlen haben können, und es ist namentlich kleineren Gesellschaften nur zu empfehlen, den nicht vorauszusehenden grösseren Risiken auf diese Weise zu begegnen. Dagegen nehmen wir Anstand an den Bestimmungen, welche die Versicherungsanstalten thatsächlich den Personen gegenüber stellen, die Ansprüche aus Haftpflicht zu erheben haben, sofern den Versicherungsunternehmern zugesagt ist, dass sie nicht blos in die gütlichen Verhandlungen mit jenen Personen sich zu mischen und dieselben zu kontroliren haben, sondern auch das Recht haben sollen, als Prozesspartei an Stelle der Transportanstalten aufzutreten.

Diese Bestimmungen scheinen schon wiederholt dazu geführt zu haben, dass Verunglückte oder deren Hinterlassene, welche haftpflichtrechtliche Ansprüche anmeldeten, von den Transportgesellschaften direkt an die Versicherungsunternehmungen gewiesen worden sind, weil den letzteren die Zahlung der eventuellen Entschädigungen obliege.

Wir wollen nicht behaupten, dass dieses Verfahren zum Nachtheil der forderungsberechtigten Personen führen müsse; wir halten aber dafür, dass dasselbe dem Willen der Haftpflichtgesetzgebung nicht entspricht, welche die Transportanstalten direkt für die entstandenen Nachtheile verantwortlich macht und nicht will, dass diese sich durch Ueberleitung ihrer Verpflichtungen auf dritte Personen oder Unternehmungen der Behandlnng und Erledigung der Begehren und Klagen der Ansprecher entziehen können.

Wir müssen uns des Bestimmtesten gegen eine solche Tendenz aussprechen und verlangen, dass die Verwaltungen der Transportanstalten sich angelegen sein lassen, den aus der gesetzlichen Haftpficht herrührenden Reklamationen durch eine entgegenkommende eigene und einlässliche Prüfung jedes einzelnen Falles Rechnung zu tragen.

Bündner Eisenbahnen.

Am 18. November ist der Vertrag zwischen dem Komitee der Bündnerischen Centralbahn (Chur - Tusis - Filisur) und der Baseler Eisenbahnbank für den Bau eines Bündner Eisenbahnnetzes durch beiderseitige Ratifikation definitiv zu Stande gekommen. Man beabsichtigt zunächst im Anschluss an die Prätigauer Bahn eine Schmalspurbahn von Chur bis Thusis zu führen, wo sie dann stehen bliebe bis die Fortsetzung über den Albula ins Engadin gesichert sein wird.

Aus Frankreich.

Aus den Kammerverhandlungen.

Am 17. November d. J. trat die Abgeordnetenkammer in die Verhandlungen über den Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für 1891 ein.

Zunächst ersuchte Marius Martin den Minister, ein genaues Verzeichniss derjenigen im Plane Freycinet vorgesehenen Eisenbahnlinien herzustellen, welche die Verwaltung schmalspurig zu bauen ermächtigt ist; beiläufig berührte der Redner auch den Wettbewerb, den die Kanäle den Eisenbahnen bereiten, und schlägt für den Verkehr der Schifffahrtsstrassen die Einführung einer Steuer von 1 Cts. für das Tonnenkilometer vor. Bei einem Verkehr von 3 Milliarden Tonnenkilometern würde diese Steuer eine Einnahme von 30 Millionen Francs ergeben und dadurch die Ermässigung der Personen- und Eilgutsteuer gestatten.

Thellier de Poncheville, Abgeordneter des Norddepartements, stellte unter geschickter Begründung die Forderung auf, dass der Geschäftskreis der öffentlichen Arbeiten lediglich als Abtheilung mit dem Ministerium für Handel und Gewerbe vereinigt werde. Infolge des Widerstandes des Ministers der öffentlichen Arbeiten, der vom Berichterstatter Folliet unterstützt wurde, lehnte es die Kammer ab, den Antrag in Erwägung zu ziehen.

Unter dem Widerstande des Ministers und Berichterstatters scheiterte auch der Antrag des Abgeordneten Emile Moreau, betreffend Aufbesserung des Gehalts, sowie der Stellung der Bauführer (conducteurs), Bahnmeister (contrôleurs) und Bahnwärter (cantonniers), sowie ferner der Antrag des Abgeordneten Castelin, betreffend die Verwendung ausländischer Handwerker in den Staatswerkstätten.

Auf Betreiben der Abgeordneten Gavini, Horaca de Choiseul und Emmanuel Arene wurden in Kapitel 63, betreffend die durch den Staat ausgeführten Eisenbahnarbeiten, behufs beschleunigter Fertigstellung der Linie zwischen dem Pass von Vizzavona und Corte 1 000 Frcs. mehr eingestellt.

Schliesslich wurde der Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in seiner Gesammtheit genehmigt.

Konzessionsertheilung.

Die Departements-Eisenbahngesellschaft hat durch einen am 25. September d. J. mit dem Departement Saône-et-Loire abgeschlossenen Vertrag die Konzession für die Lokalbahn Digoin-Etang erhalten.

Das Departement gewährleistet im Verein mit Gemeinden und mit dem Staate eine 5 % Verzinsung (einschliesslich Tilgung) des Anlagekapitals unter der Voraussetzung, 1. dass dasselbe höchstens 63 500 Frcs. für das Kilometer beträgt, dass gemäss dem Erlass vom 20. März 1882 nur die wirklich erfolgte und nachgewiesene Ausgabe in Rechnung gestellt wird und dass die Mittlergebühren für Bildung der Gesellschaft und Ausgabe der Schuldverschreibungen höchstens 4 % der zu beschaffenden Summe betragen; 2. dass die Betriebskosten bei täglich drei Personenzügen in jeder Richtung auf 1 400 Frcs. nebst der Hälfte der Roheinnahme (abzüglich der Steuer) bemessen werden. Wenn sich das Anlagekapital aus dem Reinertrage der Bahn mit mehr als 6 % verzinst, so ist von dem Ueberschusse über 6 % die Hälfte zur Zurückzahlung der auf Grund der Zinsen gewähr vom Staate und vom Departement erhaltenen Zuschüsse zu verwenden und fällt nach deren vollständiger Tilgung dem Departement allein zu.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Gemeinnützigkeitserklärung dieser Bahn, liegt bereits der Kammer vor.

Heizung der Personenwagen III. Klasse.

Bisher wurden in Frankreich auf den Linien der grossen Gesellschaften nur die Personenwagen I. und II. Klasse geheizt; lediglich die Staatsbahnen hatten die Heizung auch auf die Personenwagen III. Klasse ausgedehnt. Neuerdings hat nun der Minister der öffentlichen Arbeiten die grossen Gesellschaften durch Rundschreiben eingeladen, auch ihrerseits die Personenwagen III. Klasse mit Heizvorrichtungen zu versehen.

Deutsch-Oesterreichischer Fleischverkehr nach Paris.

Die Französische Presse führt schon seit längerer Zeit unter Leitung von Papelier, dem Abgeordneten für Meurthe-et-Moselle, einen ziemlich lebhaften Federkrieg gegen die Ostbahn, weil diese die Beförderung von frischem Hammelfleisch aus Oesterreich-Ungarn und aus Deutschland nach Paris begünstige, indem sie für die in Kühlwagen beförderten Fleischsendungen nicht alle tarifmässigen Gebühren erhebe. Man fordert nämlich: 1. dass Fleisch dem Sperrigkeitszuschlage unterliege, 2 dass das in die Kühlwagen gelegte Eis zur Frachtzahlung herangezogen werde, 3. dass bei Rücksendung der fraglichen Wagen in leerem Zustande 0,10 Frcs. für den Wagen und das Kilometer erhoben werden, 4. dass das 8 000 kg übersteigende Eigengewicht der Kühlwagen der Frachtzahlung unterliege, und 5. dass das mit Eilgutgeschwindigkeit beförderte Fleisch auch den Frachtsatz für Eilgut bezahle.

Die Ostbahn wendet dagegen ein, dass auf die Einfuhr von geschlachteten Hammeln der § 7 ihres Frachtgut - Spezialtarifs Nr. 28, welcher die Einhebung der gewöhnlichen Tarifsätze bei Zugrundelegung einer Mindestfracht von 5 000 kg und die unentgeltliche Rückbeförderung auch der nicht benutzten fremden Wagen vorschreibt, Anwendung finde; im übrigen gehöre frisches Fleisch nicht zu den in Artikel 10 des allgemeinen Tarifs mit dem Sperrigkeitszuschlag belegten Waaren. Für das Eis sei eine Frachtberechnung mit Rücksicht auf den Zustand, in dem es ankommt, sehr schwierig, wenn nicht unmöglich; übrigens unterliege es in dem gleichliegenden Falle, wenn es zur Beförderung Französischer oder fremder Biere dient, nicht der Frachtzahlung. Die Schnelligkeit der Beförderung endlich rühre daher, dass die Gesellschaft schon seit langer Zeit direkte Züge eingerichtet habe, von denen alle Frachten der Linie Vortheil ziehen; es liege also kein Grund vor, geschlachtete Hammel auszuschliessen, zumal die Fahrzeit dieser Züge noch mehr als doppelt so lange wie bei Beförderung als Eilgut dauert.

Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Begutachtung aufgeforderten Staatsaufsichts - Inspektoren und -Ingenieure erkannten an, dass die gesetzlichen Tarife von der Ostbahn eingehoben seien, erklärten aber, dass weder Papelier noch die Gesellschaft die Sachlage richtig erkannt hätten. Auf Grund dessen wurde auch der Eisenbahnrath (Comité consultatif des chemins de fer) mit der Frage befasst und gab folgendes Gutachten ab: 1. Mit Rücksicht darauf, dass die zur Einfuhr von frischem Fleisch verwendeten Wagen fremden Verwaltungen und nicht Privatpersonen gehören, dass daher die Anwendung des Spezialtarifs Nr. 28 nebst seinen Ausführungsbestimmungen nicht statthaft ist, dass sich die Ostbahn darauf beschränkt, den fremden Verwaltungen die Benutzung von deren Wagen auf Grund von inneren, auf die Anwendung der öffentlichen Tarife ohne Wirkung bleibenden Abmachungen in Anschlag zu bringen; 2. mit Rücksicht darauf, dass das zur Verpackung dienende Eis bei Ankunft an der Grenze grösstentheils schon geschmolzen ist und dass es überdies am Bestimmungsorte stets im Wagen zurückgelassen und damit die Ansicht, es

als frachtflüchtige Waare zu betrachten, ausgeschlossen wird: sind die vorgebrachten Beschwerden zurückzuweisen.

Die Eisenbahnverbindung Bordeaux-Lyon.

Zwischen Bordeaux und Lyon verkehren gegenwärtig täglich 2 direkte Personenzüge in jeder Richtung, welche die etwa 625 km lange Entfernung in 17 Stunden zurücklegen und ohne unmittelbaren Anschluss nach Genf sind. Schon im Jahre 1888 war die Handelskammer von Bordeaux beim Minister der öffentlichen Arbeiten eingekommen, die Orléansbahn und Mittelmeerbahn zu einer Beschleunigung der Züge zwischen Bordeaux und Lyon sowie zur Herstellung eines unmittelbaren Anschlusses nach Genf zu veranlassen. Der Minister hatte am 7. August 1888 geantwortet, dass die Befriedigung dieses Wunsches die Auflassung einer Anzahl Haltestellen der jetzigen Zugverbindung und demzufolge die Einlegung eines neuen Zuges zu deren Bedienung erforderlich mache, dass aber die Kosten einer solchen Maassregel zu dem erwarteten Nutzen, da es sich durchschnittlich täglich nur um 5 Durchgangsreisende handle, in keinem Verhältniss stehen. Auf die wiederholte Vorstellung der Handelskammer vom 3. März und 22. Oktober d. J. hat der Minister nach Anhörung der Aufsichts - Generalinspektoren für die beiden Netze sowie des Eisenbahnraths am 3. November abermals abschläglich geantwortet, da der direkte Verkehr im Jahre 1889 zwischen Bordeaux einerseits sowie Lyon und Genf andererseits nur 2080 Personen, also kaum 6 täglich betragen hat.

Fahrbegünstigungen für Ordensbrüder und Abgeordnete.

Die Abgeordnetenkammer hat mit Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten sowie mit 209 gegen 207 Stimmen folgenden, von dem Abgeordneten Rivet ausgehenden und von den Abgeordneten Despres und Reinach verbesserten Beschluss gefasst: „Die Kammer fordert die Regierung auf, durch die Eisenbahngesellschaften für alle Mitglieder der geistlichen Ordensgesellschaften, welche nicht dem öffentlichen Unterrichtswesen angehören oder die nicht den Krankenhäusern der Land- und Seemacht dienen, die Freifahrt-Begünstigungen aufheben zu lassen."

Der Abgeordnete Leydet hatte den noch weiter gehenden Antrag gestellt: „Die Kammer fordert die Regierung auf, die Ermässigung der Eisenbahntarife, die Aufhebung aller Steuern oder Abgaben von den Reisenden und Gütern, sowie die Abschaffung jeder besonderen Begünstigung durchzusetzen." Hierdurch würden aber auch die Abgeordneten ihres Vorrechts, auf dem ganzen Eisenbahnnetz für 10 Frcs. monatlich zu reisen, beraubt worden sein, wodurch der Antrag zu Fall kam.

Bei der Verhandlung fiel u. a. das Wort, dass die Abgeordneten den Gesellschaften nur einen „lächerlichen" Preis für ihre Scheine bezahlten; darauf erhob sich der Abgeordnete Madier de Montjau und gab die jedenfalls überraschende Erklärung ab: „Wir haben dieses Abkommen nie anders als ein Zugeständniss, das w i r den Gesellschaften machten, betrachtet, als Abtretung eines Theiles von dem Recht, das uns aus unserer Eigenschaft als oberste Aufseher nicht nur der Eisenbahnen, sondern alles dessen, was das Land betrifft, erwächst."

Aus England.

Für die Beförderung von Postsachen

während des mit dem 31. März 1890 endigenden Abrechnungsjahres empfingen nach dem „Railway Engineer" einige Englische Bahnen seitens der Postverwaltung folgende Beträge: Die Nordwestbahn 3513000 ℳ, die Westbahn 2352000 ℳ, die Mittellandbahn 1077400 ℳ, die Nordostbahn 911000 ℳ, die Nordbahn 670000 ℳ, die Ostbahn 598700 ℳ, die Südwestbahn 573100 ℳ, die Südostbahn 495000 ℳ, die Lancashire und Yorkshire Bahn 243700 ℳ und die London, Brighton und Südküstebahn 232600 ℳ — Dafür namentlich, dass die Bahnen den Postverkehr auf längeren Strecken ausser Wettbewerb gesetzt haben, wird von denselben seitens der Englischen Regierung eine Passagiersteuer von 5% der Einnahmen erhoben (7 u. 8 Vict., Kap. 85, Abs. 6 u. 10), während andererseits die Postverwaltung die bahnseitigen Leistungen besonders vergüten muss. Von der Passagiersteuer befreit sind nur die Einnahmen aus dem Personenverkehr in der III. Wagenklasse, welche zum Parlamentssatz von 1 d (1 penny = $8^1/_3$ ₰) für die Englische Meile, d. i. 5,2 ₰ für das Kilometer, befördert wird, während eine Ermässigung der Steuer auf 2% bei denjenigen Zügen mit höheren Fahrsätzen gewährt wird, welche Stationen innerhalb städtischer Gebiete von mindestens 10000 Einwohnern miteinander verbinden (46 u. 47 Vict. 1883, Cheap Trains Act.). Km.

Schiffseisenbahn Bridgewater-Seaton.

Bereits vor 2 Jahren tauchte der Plan auf, Bridgewater am Kanal von Bristol mit Seaton an der Axemündung (Südküste) durch eine etwa 58 km lange Schiffseisenbahn zu verbinden, um den Schiffen, welche Kohlen und Eisen aus Wales nach den Kanalhäfen und nach London bringen, die Umsegelung des Kap Bizard zu ersparen. Der Plan scheiterte aber damals an den Kosten, die auf 6 Millionen Pfund Sterling veranschlagt waren; neuerdings haben Sir William Thomas Lewis als Vertreter des Marquis Bute, der Sekretär des Kapital- und Arbeitsbundes R. Capper und der Oberingenieur W. R. Kinniple den Plan wieder aufgegriffen und hoffen, das Unternehmen dadurch möglich zu machen, dass sie einen Entwurf fanden, der die Kosten auf 2 Millionen Pfund Sterling beschränkt. Die Bahn soll 4 Geleise erhalten und unter Benutzung der von Smith, Hafeningenieur in Aberdeen, erfundenen Wagen Schiffe von 1000 t befördern. Nebenbei sollen aber 2 Geleise während der Zeit, wo keine Schiffe zu befördern sind, zur Beförderung gewöhnlicher Eisenbahnfrachten benutzt werden. Kr.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Durch eine wissentlich falsche Gewichtsangabe bei Aufgabe eines Frachtgegenstandes auf die Eisenbahn, um eine geringere Frachtberechnung zu bewirken, als thatsächlich gerechtfertigt gewesen wäre, kann ein Betrug verübt werden.** Der Angeklagte hatte zu Stettin eine Wagenladung Kartoffeln bei der Eisenbahn aufgegeben, das Gewicht derselben aber, wie festgestellt, absichtlich auf dem Frachtbriefe zu gering angegeben und war deshalb, nachdem die Bahnverwaltung die Gewichtsdifferenz entdeckt hatte, wegen Betrugsversuchs bestraft. Aus den Entscheidungsgründen: „Eine materielle Rechtsverletzung sucht die Revision aus der Anwendung des § 263 R.-Strf.-G.-Bs. auf den für erwiesen erklärten Thatbestand zu deduziren; denn § 2 des Einführungsgesetzes zum R.-Strf.-G.-B. erhalte die Bestimmungen des Landesstrafrechts über Post- und Steuervergehen aufrecht; zu diesen gehörten aber auch die Eisenbahn-Polizeivergehen. Das Eisenbahn - Betriebsreglement gestatte den Eisenbahnen die Festsetzung von Konventionalstrafen für f a l s c h e Deklaration, mithin absorbirten solche, jetzt überall getroffenen Festsetzungen von Konventionalstrafen die Vorschriften des R.-Str.-G.-B.'s über den Betrug, und die Strafen des letzteren dürften nicht verhängt werden, wo eine Konventionalstrafe habe gefordert werden können. — Diese Deduktion ist hinfällig. Es genügt, darauf hinzuweisen, dass weder der § 2 a. a. O. sich mit Eisenbahn-Polizeivergehen beschäftigt, noch das Reichseisenbahn - Betriebsreglement dem Landesstrafrecht gleichzustellen, noch das R.-Strf.-G.-B. durch ein Betriebsreglement aufgehoben ist, noch die Verabredung zweier Privatpersonen über eine Konventionalstrafe geeignet ist, das Strafrecht ausser Kraft zu setzen, noch auch die Eisenbahnpolizei sich auf falsche Frachtberechnungen bezieht. Auch sonst ist eine Verletzung des § 263 des R.-Strf.-G.-B.'s durch das angefochtene Urtheil nicht ersichtlich; insbesondere erfüllt die thatsächliche Feststellung desselben vollständig den gesetzlichen Betrugsbegriff. Die Gleichstellung der dem Angeklagten vorgeworfenen That mit einer S t e u e r d e f r a u d e ist dadurch ausgeschlossen, dass es sich zwischen dem Angeklagten und der Eisenbahnverwaltung um ein reines Privatverhältniss, nämlich den Anspruch der letzteren aus dem Frachtvertrage auf die ausdrücklich oder stillschweigend, durch beiderseitige Beziehung auf die Frachttarife, vereinbarte Frachtsumme handelte. Die Bestimmung des Betriebsreglements über Konventionalstrafe wegen unrichtiger Deklarationen hat im wesentlichen den Fall einer objektiven Unrichtigkeit o h n e B e t r u g s d o l u s im Auge. Dass die Eisenbahnverwaltung der Deklaration eines Absenders über das Gewicht der aufgegebenen Waare nicht sofort Glauben zu schenken braucht, sondern dieselbe kontroliren kann, hindert nicht, dass sie, wenn sie nicht kontrolirt, durch die Deklaration getäuscht werden kann. In den meisten Fällen vollendeten Betrugs war es absolut nothwendig und in den Fällen des blos versuchten Betrugs ist es überhaupt nicht nothwendig, dass die beabsichtigte Täuschung gelang. Dass nach dem Reglement nur ein abgestempelter Frachtbrief gegen die Eisenbahn Beweis liefert, also die Bahn verpflichtet, und unter Umständen den Nachweis einer unrichtigen Deklaration erschwert, ist unerheblich für die Frage, ob die gestempelte oder nicht abgestempelte Gewichtsdeklaration unrichtig gewesen, in der Absicht des Betruges abgegeben sei und den Erfolg der Täuschung gehabt habe. Wenn es bei einem V e r s u c h e des Betruges blieb, bedarf es zum Thatbestand nicht des Eintritts einer Vermögensbeschädigung. Dass in Fällen, wie in dem hier vorliegenden, eine Vermögensbeschädigung nicht möglich sei, weil die Forderung der Eisenbahn auf richtig berechnete Fracht fortbestehe, kann nicht zugestanden werden; denn, abgesehen von anderem, pflegt, wenn die Absicht des falsch deklarirenden Absenders gelingt, die Beschädigung der Eisenbahn dadurch einzutretrn, dass sie den wirklichen Betrag ihrer Forderung niemals kennen lernt und folgeweise niemals einzieht. Dabei entgeht ihr jedoch nicht ein Gewinn, sondern sie erleidet einen positiven Verlust, da sie vermöge eines Irrthums eine zu hohe Leistung — Transport des nicht deklarirten

Gewichts — auf ihre Kosten für eine geringe Gegenleistung aufwendet und einen Gelbetrag nicht erhält, auf den sie ein präsentes Recht hat." (Erk. des Reichsgerichts 1890. Datum konstirt nicht; Handels- u. Gewerbeztg. 1890, Nr. 46, S. 792.)

v. O. **Zum Begriff „Eisenbahnhof" und „Postgebäude" bezüglich des Schutzes gegen Diebstähle.** — § 243 Nr. 4 R.-Strf.-G.-Bch. — Aus den Entscheidungsgründen: „Indem das Gesetz im § 243 Nr. 4 a. a. O. den „Eisenbahnhof" dem „Postgebäude" gleichstellte, hat es mit genügender Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht, dass es den im Interesse des öffentlichen Verkehrs für geboten erachteten erhöhten Schutz gegen Diebstähle rücksichtlich des Ortes davon abhängig machen wolle, dass der geschützte Gegenstand sich entweder auf öffentlichen Strassen und Plätzen oder innerhalb der Räumlichkeiten der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Verkehrsanstalten — Post und Eisenbahn — befinde. In diesem Sinne umfasst der „Eisenbahnhof" wie das „Postgebäude" alle dem Betriebe der betreffenden Verkehrsanstalt unmittelbar dienenden, im Besitz und in der Verwaltung dieser Anstalten befindlichen Lokalitäten. Zu solchen ist ein auf den Quaianlagen einer Seestadt, welche vornehmlich und in erster Reihe der Schifffahrt dienen, befindlicher Schuppen, welcher zur Aufnahme der auf dem Seewege eingehenden Güter dient, noch nicht aus dem Grunde zu zählen, weil zwischen dem Schuppen und dem Eisenbahnhofe zur Erleichterung des Verkehrs eine Schienenverbindung hergestellt ist." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 2. Oktober 1890; Jurist. Wochenschr. 1890, S. 395.)

Bücherschau.

Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. Systematisch dargestellt von W. Gleim, Geh. Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1891. Verlag von Franz Vahlen. W. Mohrenstrasse 13/14.

Wie der Verfasser im Vorwort zu seiner Schrift mit Recht hervorhebt, ist das Preussische Eisenbahnrecht, welches er systematisch darstellen will, zum grossen Theil ungeschriebenes Recht. Wichtige Einrichtungen desselben haben sich ohne Zuthun des Gesetzgebers lediglich aus dem Bedürfnisse der Eisenbahnen herausgebildet, zahlreiche Rechtsgrundsätze verdanken lediglich der Verwaltungspraxis ihre Entstehung und beruhen nur auf den Traditionen des Verwaltungsrechts. Ein volles Eindringen in die noch in voller Entwickelung begriffene Rechtsmaterie ist aus diesem Grunde selbstverständlich dem angehenden und ebenso auch dem ausserhalb der Eisenbahnpraxis stehenden ausgebildeten Juristen sehr erschwert. Wenn auch von anderen Seiten derselbe Stoff bereits eingehend behandelt worden ist (von Eger und Endemann), so erscheint es uns doch unter den obwaltenden Verhältnissen sehr verdienstlich, dass auch der Herr Verfasser, welcher durch seine Stellung als vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten den besten Einblick in dieses ungeschriebene wie in das geschriebene Eisenbahnrecht hat, auf Grund seiner langjährigen praktischen Beschäftigung auf diesem Gebiete und der von ihm seit einer Reihe von Jahren an der Berliner Universität über das Preussische Eisenbahnrecht gehaltenen Vorträge eine systematische Darstellung des Eisenbahnrechts der Oeffentlichkeit übergibt, in welcher er bei möglichster Vollständigkeit in der Erörterung der sich aus dem Rechtsstoff ergebenden Fragen in thunlichst gedrängter Kürze unter Fortlassung aller detaillirter Bestimmungen, welche aus leicht zugänglichen Rechtsquellen zu ersehen sind und einer weiteren Erörterung nicht bedürfen, den Rechtsstoff behandelt. Charakteristisch in der Darstellungsweise Gleim's ist namentlich, dass er fortwährend in jeder zu erörternden Rechtsmaterie auf die Eigenart der Eisenbahnen und auf den Rechtsgedanken, welcher dem betreffenden Eisenbahn-Rechtsinstitute oder Rechtssatze zu Grunde liegt, zurückkommt. Diese systematische Behandlung des Stoffes unter Zurückführung der Rechtsnormen auf ihre wirthschaftlichen und rechtlichen Grundlagen entspricht ganz vorzüglich dem Charakter des Eisenbahnrechts, als eines zum grossen Theil lediglich aus der Natur der Sache herausgewachsenen, fortwährend in der Entwickelung begriffenen Rechts, bei welchem man die für die Anwendung desselben maassgebenden Normen besonders scharf stets sich vorhalten muss. Ebenso trefflich wie die maassgebenden volkswirthschaftlichen und rechtsphilosophischen Gesichtspunkte, stellt der Verfasser die historische Entwickelung der verschiedenen Phasen dar, welche das Preussische Eisenbahnrecht von seinem Ursprung an (Eisenbahngesetz von 1838) bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes und seit dieser Zeit durchgemacht hat.

Zur Zeit liegt nur die erste Hälfte des ersten Bandes des Werkes, die allgemeinen Grundlagen des Preussischen Eisenbahnrechts darstellend, vor, während die zweite Hälfte dieses Bandes, welche dem Recht des Eisenbahnbaues gewidmet ist, im Laufe des nächsten Jahres (1891) folgen wird. Im 2. Theil soll das Recht des Eisenbahnbetriebes, die Besteuerung der Eisenbahnen, der Schutz der aus den Eisenbahnunternehmungen entspringenden Rechte und die Beendigung derselben behandelt werden. Der 3. Theil wird dem Privatrecht der Eisenbahnen gewidmet sein. Möge der Verfasser die Musse finden, sein verdienstvolles Werk, welches, ähnlich wie eine treffliche Institutionenvorlesung des Römischen Rechts, alles Nebensächliche bei Seite lassend, nur die Grundgedanken des Preussischen Eisenbahnrechts herausschält und systematisch darstellt, in nicht zu ferner Zeit zu Ende zu führen. Dr. K.

Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. Herausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin, im November 1890. Verlag von C. W. Kreidel in Wiesbaden.

Bei der Bearbeitung der Ergebnisse diente im allgemeinen die Zusammenstellung der Vorperioden als Muster, wodurch der Vergleich mit den Berichten der Vorjahre erleichtert wird. Eine Erweiterung hat die Bearbeitung des Versuchsmaterials insofern erfahren, als die Proben aus Schweisseisen in die tabellarischen Zusammenstellungen und zeichnerischen Darstellungen neu aufgenommen worden sind. Im Vergleich zu den früheren Jahren hat das Versuchsmaterial sich zum Theil vermehrt; beispielsweise sind im vorliegenden Berichtsjahre 3 250 Zerreissproben mit Schienen von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen ausgeführt worden, wohingegen die Zahl dieser Versuche in der Vorperiode nur 3 151 betrug. Das umfangreiche Material, welches bereits in Versuche mit Schienen, mit Achsen, mit Radreifen und mit verschiedenen Materialien geordnet vorlag, wurde zwecks weiterer Bearbeitung in folgende Gruppen gesondert: Versuche mit I. Schienen, II. Achsen, III. Radreifen, IV. Kesselblechen, V. Schwellen, VI. Laschen, VII. Unterlagsplatten, VIII. Nieteisen, IX. Schweisseisen, X. Federstahl und XI. Kupfer. Innerhalb jeder dieser Gruppen sind die Notizen in Neu- und Altmaterial, dann nach Materialsorten, Fabrikanten und Bahnverwaltungen gesondert dargestellt. In der Gruppe IV wurden die Versuche auch noch in Bezug auf die Walzrichtung, parallel und quer zu derselben, getrennt.

Die Güteproben sind vorwiegend Zerreissversuche, weshalb diese auch eine eingehendere Bearbeitung erfahren haben. Zur Veranschaulichung der Ergebnisse der Zerreissversuche sind dieselben auch zeichnerisch dargestellt worden. Diese Darstellung weicht insofern von denjenigen in den Vorjahren ab, als sowohl für Alt- wie für Neumaterial nur die Maximal-, Minimal- und mittleren Gütewerthe jedes einzelnen Werkes, nach Material gesondert, veranschaulicht werden, nicht aber — wie dies früher geschehen — jeder einzelne Zerreissversuch. Die Vergleichsversuche mit Stäben, welche je aus dem Kopf und Fuss derselben Schiene entnommen waren, sind nur in den Tafeln behandelt, in welchen eine Trennung der Versuche in gute und nicht gute sowohl unter Zugrundelegung der Vorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Salzburger Bedingungen), als auch mit Rücksicht auf die Vorschläge des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute (Düsseldorfer Vorschläge) durchgeführt wurde.

Verschiedenes.

Eisenbahnhygienisches.

Wie das „Brit. med. Journal" mittheilt, sind zur Vorbeugung der Ansteckung der Schwindsucht auf den Französischen Eisenbahnen mit Rücksicht auf die grosse Zahl der Lungenkranken, welche auf der Reise nach dem Süden die Schlafwagen benutzen, an maassgebender Stelle Maassregeln zur gründlichen Desinfektion des Bettzeuges, der Sitze usw. der Wagen in Vorschlag gebracht worden. Danach sollen die sammetnen Kissen und die seidenen Vorhänge der Schlafwagen fortgenommen und die Sitze mit weichem Leder bedeckt werden, so dass sie leicht abgewaschen werden können. Die feinen Teppiche sind durch gröbere zu ersetzen, welche nach jeder Fahrt im Freien ausgeklopft werden können. Das Bettzeug soll mit heissem Wasserdampf behandelt und die Matratzen mit undurchlässiger Seide oder Guttapercha überzogen werden, so dass sie leicht zu reinigen sind. Kranke sollen in Einzelkupees reisen und die letzteren mit Spucknäpfen, welche ausserhalb des Wagens entleert werden können, versehen werden.

Todtenschau.

F. A. Birk †.

Wir erhalten die Trauerkunde, dass Friedr. August Birk, Oberinspektor der Südbahn i. P., Herausgeber und Redakteur des „Technischen Litteraturblattes", Ritter des Franz Josef-Ordens und Besitzer des goldenen Verdienstkreuzes, am 3. d. Mts. nach kurzem Leiden im 71. Lebensjahre entschlafen ist. Der Wunsch, welchen wir im vorigen Jahre, als der Jubilar in den Ruhestand trat, aussprachen*), dass derselbe nach seinem mühevollen Berufsleben sich noch recht lange der verdienten Ruhe erfreuen möge, ist leider nicht in Erfüllung gegangen.

Werrabahn: Maschineninspektor H. Horn †.

Am 3. d. Mts. starb der Maschineninspektor bei der Werra-Eisenbahn in Meiningen, Hermann Horn, im Alter von 54 Jahren. Derselbe war am 12. Juli 1836 zu Weimar geboren, hatte nach Absolvirung des dortigen Gymnasiums auf den Universitäten Leipzig und Göttingen Mathematik, Physik und Chemie studirt und seine praktische Lehrzeit in der Maschinenwerkstätte der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu Berlin durchgemacht. Nachdem derselbe sodann im Königlichen Gewerbeinstitut in Berlin einen dreijährigen Kursus für Maschinenbauer absolvirt hatte und in verschiedenen Hüttenwerken, bezw. Maschinenfabriken beschäftigt gewesen war (zuletzt als Konstrukteur in der Hauptwerkstätte der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zu Esslingen) trat er am 1. April 1864 in den Dienst der Werra-Eisenbahn, bei welcher er seit 1. Dezember 1871 das gesammte Maschinenwesen und die Haupt-Reparaturwerkstätte leitete. Diesem Amte stand der Verewigte mit grosser Sachkenntniss und unermüdlichem Fleisse unter oft recht schwierigen Verhältnissen vor und erfreute sich des grössten Vertrauens der Verwaltung und der Zuneigung seiner Untergebenen, für welche er stets ein warmes Herz hatte. Ein schweres Leiden, welches etwa vor 2 Jahren seinen Anfang nahm und in den letzten Monaten ernste Fortschritte machte, raffte ihn im besten Mannesalter allzu früh hinweg. Ehre sei seinem Andenken.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Oberbaurath Schwedler, ist in den Ruhestand getreten und demselben aus diesem Anlass der Titel als Wirklicher Geheimer Oberbaurath mit dem Range eines Rathes erster Klasse verliehen worden. Derselbe nahm unter den Autoritäten der Ingenieurkunst, und zwar nicht Europas allein, einen der ersten Plätze ein. Seine wissenschaftlichen Veröffentlichungen sind weltbekannt, und eine grosse Zahl von Werken, die er ausgeführt, namentlich zahlreiche Brücken- und Kuppelbauten, legen von der aussergewöhnlichen Bedeutung, die er als Konstrukteur wie als Theoretiker besitzt, beredtes Zeugniss ab. Seine Lehrthätigkeit auf diesen Gebieten ist seinerzeit geradezu bahnbrechend gewesen. Bereits vor Jahren wurde ihm vom Kaiser die Goldene Medaille für Verdienste um das Bauwesen verliehen. Schwedler steht im 68. Lebensjahre.

Ebenso ist dem Geheimen Oberbaurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Baensch der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberbaurath mit dem Range eines Rathes erster Klasse verliehen worden.

Preussische Staatsbahnen.

Dem Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, Wex, ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberbaurath mit dem Range eines Rathes erster Klasse und dem Regierungs- und Baurath Arthur Schneider in Berlin die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin verliehen worden.

Ernannt sind: zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren: Der Regierungsbaumeister Hagenbeck in Bromberg unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahnbau- und Betriebsinspektors im betriebstechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst; der Abtheilungsingenieur Scherenberg in Sangerhausen unter Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst und unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahnbauinspektion in Sangerhausen, der Regierungsbaumeister Werren in Posen unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Breslau) in Posen; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor der Verkehrskontroleur Herm in Altona.

Versetzt sind: Die Regierungsbaumeister Capelle in Berlin zur Eisenbahnbauinspektion in Hirschberg, Mertens in Striegau zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Pels-Leusden in Breslau zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) in Berlin, am Ende in Moratz (bisher nach Weisswasser abkommandirt) in das Neubaubüreau der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin.

*) Man vergleiche Jahrg. 1890 Nr. 80 S. 808 d. Ztg. unter Personalnachrichten den Lebenslauf des verstorbenen hochgeachteten Eisenbahnveteranen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Neubaustrecke Fulda-Tann. Am 12. d. Mts. wird die Theilstrecke Bieberstein-Hilders mit den Haltestellen Milseburg und Eckweisbach und dem Bahnhofe Hilders dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Eröffnung der Reststrecke Hilders-Tann findet später statt.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt über die Höhe der Frachtsätze etc. auf Befragen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 6. Dezbr. 1890. (2684)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. (Druckfehlerberichtigung.) In dem vom 1. Dezember 1890 gültigen Nachtrag II zum Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borkeausnahmetarif ist der auf Seite 69 für die Stationsverbindung Vag-Besztercze-Hamburg enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs B von 2,07 auf 3,07 ℳ zu berichtigen.

Breslau, den 6. Dezember 1890. (2685)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

In der Bekanntmachung, betreffend Abfertigungs-Verlegung der Sendungen von Fürstin Paulineschacht, Knoffschacht und Georgsgrube (Nr. 96 der Vereinszeitung unter Nr. 2667 der amtlichen Bekanntmachungen) muss es in der 6. bezw. 7. Zeile von oben heissen „Knoffschacht" statt „Kropfschacht". (2686)

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 26. November cr. in Nr. 94 der Vereinszeitung bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 4. d. Mts. ab der Wagenladungsverkehr von Belecke nach Warstein wieder aufgenommen ist.

Lippstadt, den 4. Dezember 1890. (2687)
Die Betriebsdirektion
der Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 27. v. Mts. (Nr. 95 der Vereinszeitung, Inser.-Nr. 2627) bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die Störung des Betriebes auf der Strecke Wernshausen-Schmalkalden seit dem 28. v. Mts. und auf der Strecke Naumburg-Kleinjena seit dem 2. d. Mts. beseitigt ist.

Erfurt, den 6. Dezember 1890. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1891 ab wird die am 20. November d. J. für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr usw. eröffnete Haltestelle Stempuchowo des diesseitigen Direktionsbezirks für den unbeschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet. Sendungen nach Stempuchowo werden daher vom genannten Tage ab auch unfrankirt, von Stempuchowo auch frankirt und in beiden Richtungen mit Nachnahmebelastung angenommen.

Bromberg, den 5. Dezbr. 1890. (2689)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 10. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifes III von der Bayerischen Lokalbahnstation Ebnath nach Riesa-Elbkai ein Frachtsatz von 0,65 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 3. Dezember 1890. (2690)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1891 tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält u. a. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen, sowie anderweite Frachtsätze für Station Düsseldorf.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 7. Dezember 1890. (2691)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbandsverkehr. Am 10. d. Mts. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Breznic und Altchemnitz, Altenburg, Burgstädt, Chemnitz, Frankenberg, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Limbach und Zwickau i. S., sowie solche des Ausnahmetarifs 6 b für den Verkehr zwischen Falkenstein und Sudomeric, auch Wejretz in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 5. Dezember 1890. (2692)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen. Zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr tritt am 1. Januar 1891 der Nachtrag VII in Kraft, welcher neue und bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz (B. E. B.) und Breitenhof, Cunewalde, Elstra, Grosszschocher, Königswartha und Neschwitz enthält.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 6. Dezember 1890. (2693)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Die für den Transport von Rohzucker, Pilézucker und Melasse aus Böhmen nach Holland usw. mit Umschlag per Main und Rhein in Nr. 96 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1889 publizirten Tarifmaassnahmen bleiben in derselben Weise und unter den gleichen Bedingungen auch für 1890/91 d. i. für die Zeit vom 20. Dezember 1890 bis 30. September 1891 in Kraft.

München, den 3. Dezember 1890. (2694)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt für die Beförderung von Schwellen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg (A. T. 6 b) zwischen Tabor und Falkenstein ein Frachtsatz von 0,94 *M.* in Kraft.

Dresden, am 2. Dezember 1890. (2695)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr Elberfeld. Vom 10. d. Mts. ab werden im Lokalverkehr Elberfeld der Frachtberechnung für die Beförderung von Eilgütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen, letztere soweit die Auflieferung bei den Gepäck-Abfertigungsstellen erfolgt, zwischen den Stationen Düsseldorf und Gerresheim einerseits und Neanderthal, Mettmann, Dornap Rh., Sonnborn Rh., Elberfeld (Mirke) und Barmen (Mittel-) andererseits anderweite, abgekürzte Entfernungen zu Grunde gelegt. Dieselben sind bei den Güter- bezw. Eilgut- und Gepäck-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 5. Dezember 1890. (2696)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im diesseitigen Lokal- und Wechselverkehre werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie Mergel zum Düngen vom 1. Januar 1891 ab für verschiedene Entfernungen ermässigt und für wenige Entfernungen vom 1. Februar 1891 ab um je 0,01 *M.* für 100 kg erhöht. Ferner erfahren die Anwendungsbestimmungen dieses Ausnahmetarifs vom 1. Januar k. J. ab Erleichterungen. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die Stationen.

Waren, den 5. Dezember 1890. (2697)
Mecklenburgische Südbahn.
Betriebsabtheilung.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 16. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass im Verkehre der diesseitigen Stationen des Nassau und Frankfurt etc.-Bayerischen Verkehrs einerseits und den Stationen Eger, Franzensbad, Hof und Meiningen der Bayerischen Staatsbahn andererseits die bisherigen Frachtsätze des Spezialtarifs II noch bis zum 15. Januar k. J. in Kraft bleiben und die höheren Frachtsätze derselben Tarifklasse des neuen Nassau- und Frankfurt etc.-Bayerischen Tarifs vom 1. Januar 1891 erst von dem vorgenannten Tage ab Gültigkeit erhalten. (2698)

Frankfurt a/M., den 4. Dezember 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 15. Dezember d. J. treten im Verkehre zwischen Oelsnitz i. V. und Cannstatt, Geislingen, Göppingen, Heidenheim, Heilbronn a. N., Immendingen, Reutlingen, Stuttgart, Ulm und Wasseralfingen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Flussspaht bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Expeditionen Auskunft.

Dresden, den 28. November 1890. (2699)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Berlin. Mit dem 15. Dezember 1890 gelangt ein Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im November 1890. (MG2700)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Verkehr Köln (rechtsrh.)- Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Der am 10. d. Mts. zur Einführung kommende Nachtrag XXII zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält ausser den Entfernungen für die in den Verkehr aufgenommenen Stationen Emleben, Gross - Zucher, Jütrichau, Mosigkascho, Neiden, Prühlitz, Schwarzkollm und Wahrenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mehrere Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen sowie in unserm Geschäftslokal zu haben.

Köln, den 4. Dezember 1890. (2701)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. (Einführung neuer Tarifnachträge.) Am 1. Januar 1891 treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag IX zum Tarif Oesterreich-Aussig-Landungsplatz,
Nachtrag X zum Tarif Oesterreich-Schönpriesen-Umschlag,
Nachtrag IX zum Tarif Oesterreich-Laube,
Nachtrag VIII zum Tarif Oesterreich-Dresden-Elbkai.

Dieselben enthalten:

1. Theilweise Aufhebung der Tarife.
2. Verzeichniss der Frachtsätze, welche bis auf weiteres in Gültigkeit bleiben.
3. Wiedereinführung der Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden.

Exemplare derselben sind bei der unterzeichneten Verwaltung erhältlich.

Wien, den 5. Dezember 1890. (2702)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Einführung von Nachträgen zu den Lokaltarifen. Mit 1. Januar 1891 treten der Nachtrag VII zu Theil II des Gebührentarifs für den Eil- und Frachtgütertransport auf der Carl Ludwigbahn, gültig vom 15. September 1886 und der Nachtrag II zu Theil II des Gebührentarifs für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Lokalbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal, gültig vom 1. Februar 1889, beziehungsweise 1. März 1889, in Kraft.

Nachtrag VII enthält:

1. Berichtigung mehrerer Frachtsätze des Ausnahmetarifs XIV für Kalk;
2. Ergänzung der Spezialbestimmungen und Gebühren;
3. Ergänzung des Ausnahmetarifs XII für Salz;
4. Ergänzung der Güterklassifikation;
5. Aufnahme neuer Ausnahmetarife;
6. Bestimmungen für Annahme von Holztransporten in Zadwanica;
7. Tariftabellen für die neuen Ausnahmetarife.

Nachtrag II enthält:

1. Bedingungsweise Eröffnung der Station Chorzelów für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen;
2. Ergänzung der Spezialbestimmungen und Gebühren;
3. Berichtigung.

Exemplare dieser beiden Nachträge sind im Oekonomate in Wien und bei der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 4. Dezember 1890. (2703)
Die Generaldirektion

Elbeumschlags - Verkehr. Die in den Tarifen:

Dresden - Elbkai - Nordwestböhmen vom 15. Juni bezw. 1. August 1888 sammt Nachträgen I—III,
Nordwestböhmen-Laube vom 15. Mai 1888 sammt Nachträgen I—IV,
Westösterreich - Schönpriesen - Umschlag vom 15. September 1889 sammt Nachträgen I—II,
Westösterreich - Aussig - Landungsplatz vom 15. Mai 1888 sammt Nachträgen I—VI

enthaltenen Ausnahmetarife, gültig im Rückvergütungswege, bleiben bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1891 in Kraft.

Die in den Rückvergütungs-Ausnahmetarifen

Nr. 10 des Tarifes Dresden - Elbkai-Nordwestböhmen,
Nr. 11 des Tarifes Nordwestböhmen-Laube,
Nr. 11 des Tarifes Westösterreich-Schönpriesen-Umschlag,
Nr. 12 des Tarifes Westösterreich-Aussig-Landungsplatz

für Glaswaaren des Spezialtarifes II, in Harassen verpackt, enthaltene Bedingung, betreffs Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Wagen wird aufgehoben. Die Vorlage der in den Kontrolbestimmungen angeführten Dokumente hat längstens bis Ende April 1892 zu erfolgen.

Wien, am 2. Dezember 1890. (2704)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von Weichen, Herzstücken etc. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 5 Stück doppelten Kreuzungsweichen 1 : 9,
 5 Stück einfachen Kreuzungsweichen 1 : 9,
 88 Stück einfachen Weichen 1 : 9,
b) 840 Stück Flussstahl-, Herz- und Kreuzungsstücken,
c) 86 t Zungenschienen und Radlenkern,
d) 70 t verschiedene Unterlagsplatten.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am Mittwoch, den 24. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 2 ℳ für die unter a) und b) und je 50 ₰ für die unter c) und d) bezeichneten Gegenstände unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 5. Dezember 1890. (2705)
Materialienbüreau.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 7 500 Stück mit Zinkchlorid zu imprägnirenden Buchenschwellen für das Jahr 1891 ist zu vergeben. Die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ bezogen werden. Angebote sind bis zum 16. d. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 3. Dezember 1890. (2706)
Gr. Direktion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 50 000 Unterlagsplatten aus Flussstahl soll vergeben werden. Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar zu beziehen, Angebote bis zum 16. Dezember d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 4. Dezember 1890. (2707)
Gr. Direktion.

Verding von Betriebsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen:

150 000 kg Baumwollen-Abfall,
90 000 „ Putzjute,
2 600 Felle Putzleder,
650 kg Putzpulver,
4 800 Stück Putztücher,
18 900 „ Reiserbesen,
3 000 m Scheuerleinen,
9 300 Stück Piacababesen,
27 200 kg Plomben,
3 000 „ Plombirschnur,
150 „ Uhrleinen,
3 980 „ gewöhnlichen und Polster-Bindfaden,
1 200 Stück Haarbesen,
3 220 „ Handfeger,
900 „ Kohlenkörbe von Rohr,
2 300 kg Sackband,
900 Stück Scheuerbürsten und Schrubber,
31 000 m Band-, Hohl- und Cordeldochte,
490 kg Küchendochte,
83 000 Stück Tafeldochte,
130 000 „ Glascylinder,
1 450 kg Kienöl,
11 000 „ Dextrin (Fruchtgummi),
7 000 „ Graphit,
450 „ Gummi arabic.,
2 350 „ Kreide,
100 „ Stearinlichte

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 10. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr, statt. Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. Januar 1891.

Magdeburg, den 5. Dezember 1890. (2708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen", sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 85 Stück normalen Hochbordwagen,
b) 969 Stück offenen Güterwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
c) 520 Stück Kokswagen von 15 000 kg Ladegewicht,
d) 560 Stück Kohlenwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
e) 4 435 Stück Rädersätzen für Wagen,
f) 10 670 Stück Flussstahl-Spiralfedern und
 8 536 Stück Flussstahl-Tragefedern mit Bünden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu je 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Wagen" versehen, portofrei zu dem auf den 22. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 4. Dezember 1890. (2709)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

6. Verkauf einer Dampfmaschine.

Eine in der Betriebswerkstätte der Main - Neckar - Bahn in Heidelberg entbehrlich gewordene 7pferdige Hochdruckdampfmaschine, System Saulnier, welche auf Verlangen z. Zt. noch in Betrieb gesetzt werden kann, soll sammt der dazu gehörigen 12 m langen und 59 mm dicken Transmissionswelle nebst den Fundamentquadern verkauft werden.

Reflektanten wollen schriftliche Angebote portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf eine Dampfmaschine" versehen, bis zum 20. d. Mts., Vormittags 9 Uhr, an den Unterzeichneten einreichen.

Heidelberg, 2. Dezember 1890. (2710)
Der Werkstättevorsteher.
Jehle.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 98. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Dezember 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Schmalspur und Zahnrad in Oesterreich.

(Schluss aus Nr. 93.)

II.

Im Jahre 1874 war die erste Zahnradbahn in Oesterreich, jene von Nussdorf auf den Kahlenberg bei Wien eröffnet worden. Sie blieb lange Zeit ohne Nachfolge. Als die Frage der Ueberschienung des Arlberges in ein konkretes Stadium trat, wurde das von den Ingenieuren Riggenbach und Zschokke ausgearbeitete Projekt einer Zahnradbahn über denselben von einigen Seiten in Vorschlag gebracht und zur Anwendung empfohlen.*) Man erklärte damals von maassgebender Seite, unterstützt durch die Aussagen verschiedener Eisenbahnautoritäten, dass bei einer Weltbahn keine Experimente gemacht werden dürfen und die Anwendung der Zahnstange doch nichts anderes als ein Experiment bedeuten würde. Die Vervollkommnung des Systems durch Roman Abt, welcher bekanntlich die Adhäsionsbewegung der Lokomotive von ihrer Zahnradbewegung vollständig trennte und einen absolut sicheren Eingriff der Zahnräder in die Zahnstange herstellte, namentlich aber die durch den Bahndirektor Schneider bewirkte Anwendung von Abt's System auf den Harz, führte einen Umschwung zu Gunsten der Zahnrad-Eisenbahn herbei. Die grossartigen Erfolge am Harz lenkten die Aufmerksamkeit in erhöhtem Grade auf dieses System, durch welches allein den Oesterreichischen Alpenländern die für ihr volkswirthschaftliches Gedeihen so unentbehrlichen Schienenwege geschaffen werden konnten.

Im Jahre 1887 wurde die Zahnradbahn auf den Gaisberg bei Salzburg und im Jahre 1889 die Bahn gemischten Systems von Jenbach zum Achensee eröffnet. Beide Linien dienen ausschliesslich dem Touristenverkehre. Ihre Bedeutung für die Förderung des Touristenwesens in Oesterreich darf nicht unterschätzt werden. Von noch weit tiefer gehendem Einfluss auf die Anwendung des Zahnradbahnsystems in Oesterreich erscheint jedoch der Umstand, dass seitens der Regierung das System Abt für drei grössere und wichtigere Bahnen, die auf Staatskosten projektirt bezw. gebaut werden, adoptirt wurde. Es sind dies die Bahnen Schrambach-Neuberg mit Abzweigung nach „Gusswerk", ferner Eisenerz-Vordernberg zur Verbindung der Zweigbahn Hieflau-Eisenerz der Kronprinz Rudolfbahn mit der Leoben-Vordernberger Bahn und dann der Uebergang über den Ivan von Mostar nach Sarajewo im

*) Vergl. auch die Abhandlung F. A. Birk's „Die Zahnradbahnen und ihre Lokomotiven". Wien, Spielhagen und Schurich.

Okkupationsgebiete. Die zuerst genannte Bahn befindet sich noch im Stadium der Vorarbeiten; die beiden letzteren Bahnen schreiten bereits ihrer baulichen Vollendung entgegen. Es ist interessant, diese drei Zahnradbahnen etwas eingehender zu betrachten.

Das Projekt Schrambach-Neuberg zählt zu den ältesten und wichtigsten Steiermärkischen Lokalbahnprojekten. Diese Linie, welche eine Verbindung des Mürzthales und Salzathales mit dem Traisenthale vermitteln soll, erscheint bestimmt, der Eisenindustrie in den Thälern der Salza, ihres Nebenflusses Aschbach und der Mürz, sowie der Forst- und Landwirthschaft in diesen Thälern und an den Hängen der sie begrenzenden Gebirgsketten ein neues und weiteres Absatzgebiet zu eröffnen; zugleich soll sie das Gusswerk nächst Mariazell mit dem Eisenwerke zu Neuberg verbinden und den Transport der Gollrader Erze nach dem letztgenannten Werke erleichtern. Heute feiert der Bergbau in Gollrad und Wegscheid und die Erzeugnisse des Gusswerkes müssen auf beschwerlichem Wege über das „Niederalpel" oder auf Umwegen über Frein nach Neuberg gebracht werden, wo derzeit die Linie Mürzzuschlag-Neuberg endet. Die ausgedehnten Forste, welche der Staat in diesen Thälern besitzt und die eine Fläche von 27600 ha bedecken, verlangen zu ihrem rationellen Betriebe einer geeigneten Schienenverbindung; nicht minder wichtig ist diese Verbindung für die Verwerthung der Viehzucht, für deren Gedeihen die Natur hier alle Vorbedingungen in erfreulichem Grade geschaffen hat. Das Vieh muss heute viele Tagemärsche weit auf der Strasse getrieben werden, bevor es an eine Eisenbahnstation gelangt. Der Reichthum an Wasserkräften in diesen Thälern kann nicht ausgenutzt werden, so lange nicht der Transport der Industrie- und Gewerbeprodukte erleichtert wird. Der Touristen- wie auch der Wallfahrerverkehr nach Mariazell ist schon jetzt ein sehr lebhafter und wird durch die Anlage einer Eisenbahn nur gesteigert werden.

Der Ausführung einer solchen stellen sich aber bedeutende Schwierigkeiten entgegen. Diese Schwierigkeiten sind zunächst bautechnischer Natur; die Eisenbahn von Schrambach nach Neuberg wird eine Gebirgsbahn im vollsten Sinne des Wortes; sie wird also ein ziemlich grosses Anlagekapital erfordern. Nun aber ist die Bevölkerung jener Thäler nicht in der Lage, irgend welche Beiträge zu leisten; nur die zunächst interessirten grossen Hüttenwerke und das Land Steiermark selbst wären imstande und haben sich auch seinerzeit bereit erklärt, zur Finanzirung des Unternehmens beizutragen. Um so erfreulicher ist es nun, dass die Regierung die Angelegenheit selbst in die Hand nimmt und sich durch ein vom Reichsrathe acceptirtes Gesetz die Ermächtigung erwirkt hat, das Detailprojekt für die fraglichen Linien durch Staatsorgane und auf Staatskosten aufstellen zu lassen. Zufolge der Bestimmungen dieses Gesetzes, das am 30. Juni 1888 sanktionirt wurde, soll die fragliche Eisenbahn von Schrambach über Freiland, St. Egyd, Terz und Mürzsteg nach Neuberg gehen und eine Abzweigung von Terz über Mariazell nach Gusswerk bezw. nach Wegscheid erhalten. Um nun die nothwendige Ueberschienung der zwischen Schrambach und Neuberg liegenden nicht unbedeutenden Gebirgsrücken mit möglichst geringem Kostenaufwande auszuführen, was nur durch die innigste Anschmiegung der Bahntrasse an das Terrain möglich ist, wurde — laut Bericht des Eisenbahnausschusses an den Reichsrath — „ausser der Adhäsion auch die Zahnfriktion behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in Rücksicht genommen."

Es ist interessant, wie der eben erwähnte Bericht sich über das System Abt und dessen Anwendung im vorliegenden Falle äussert und wir können nicht umhin, die markantesten Stellen wiederzugeben, um hierdurch zu erweisen, wie sehr bereits die Vortheile des Systems erkannt worden sind. Es heisst in dem fraglichen Berichte in Bezug auf das System Riggenbach's und besonders Roman Abt's: „Fortan erscheinen alle an den früheren Konstruktionen haftenden Unvollkommenheiten beseitigt, welche in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes als bedenklich angesehen werden durften, die Herstellung und Erhaltung des Oberbaues sowie die Konstruktion der Lokomotive sind vereinfacht und erleichtert, die Zahnstange ist der ganzen Bahnlänge nach nicht mehr nöthig und deren Verwendung blos auf jene steilen Rampen beschränkt, wo es zur Fortschaffung der Last eines erhöhten Güteverhältnisses der Lokomotive in Bezug auf die Adhäsion bedarf; die Wahl der Krümmungshalbmesser in der offenen Bahn ist beliebig und nicht mehr auf einen und denselben Radius beschränkt; die Geleiseanlagen sammt Weichen in den Stationsplätzen sind von jenen der reinen Adhäsionsbahnen nicht unterschieden; der Anschluss an die letzteren und damit der Uebergangsverkehr sind vollkommen hergestellt; das Problem der nahezu normalen Arbeit der Lokomotive ist gelöst und damit eine mit diesem Grundsatze Hand in Hand gehende grosse Betriebsökonomie erreicht.*)

Wenn auch — wie von mehreren Fachmännern eingehend ermittelt worden ist — eine kombinirte Adhäsions- und Zahnradlokomotive für jedes zurückgelegte Kilometer an Kohlen und Schmiermaterial, dann für die Instandhaltung des besonderen Zahnradmechanismus zusammen um 0,05 fl. mehr erfordert, als eine Adhäsionsmaschine, so ist doch ausschlaggebend, dass gewöhnliche Lokomotiven der kräftigsten Kategorie in einer Stunde auf einer Steilrampe von 30 ‰ eine Last von 135 t 300 m hoch zu heben imstande sind, während die kombinirte Maschine nach dem System Abt auf einer Steilrampe von 60 ‰ in derselben Zeit und auf die gleiche Höhe eine Last von 200 t befördert. Jene Mehrauslagen und noch andere dem Betriebe und der Konstruktion einer Zahnradbahn entspringenden Ausgaben werden überdies noch durch die wesentlich verminderten Baukosten mehr als aufgewogen, wie es die nachstehende Betrachtung ergibt.

Auf der in Rede stehenden Bahnverbindung (Schrambach-Neuberg mit Abzweigung nach Gusswerk) dürften 4 Züge täglich in jeder Richtung zur Besorgung des Verkehrs genügen. Dieselben würden auf der etwa 12 km langen, mit Zahnstangen versehenen Strecke etwa 35000 Lokomotivkm für das Jahr und somit zufolge der obigen Angabe für Kohlen, Schmiermaterial usw. eine Mehrausgabe von 1750 fl. verursachen, somit für das Jahr und Bahnkilometer 146 fl. Ausserdem erfordert die Zahnradbahn eine vermehrte Bahnaufsicht und die Schmierung der Zahnstange; diese Mehrausgaben belaufen sich auf Grund gesammelter Erfahrungen auf rund 200 fl. für das Jahr und Bahnkilometer. Werden diese beiden Beträge von 346 fl. kapitalisirt, so entspricht denselben bei einem 4 % Zinsfusse ein Kapital von 8650 fl. Die Zahnstange sowie der Zahnradmechanismus, welche Konstruktionstheile bilden, die nur der Zahnradbahn eigenthümlich sind, müssen auch besondere Berücksichtigung erfahren; die Ausgabe hierfür beträgt für das Bahnkilometer etwa 18000 fl.; es stellt sich mithin das Mehrerforderniss an Kapital für 1 km Zahnradbahn auf etwa 26000 fl.

Nachdem anderweitige Mehrauslagen, immer den Vergleich mit Adhäsionsbahnen im Auge behalten, nicht vorkommen, solche weder für die Erneuerung der zufolge der Erfahrungen einer Abnutzung fast gar nicht unterliegenden Zahnstange, noch für die Erhaltung des Geleises eintreten, in letzter Beziehung sich die Ausgaben — einen konsolidirten Bahnkörper für beide Systeme selbstverständlich vorausgesetzt — bei dem Zahnstangensysteme infolge der leichteren Maschinen sogar vermindern, so muss nunmehr der obige Betrag von 26000 fl. jenem Kapital entgegengehalten werden, welches der Bau von 1 km Adhäsionsbahn im Gebirge erfordert. Es bedarf nämlich, um dem obigen Beispiele zu folgen, bei

*) Vergleiche auch die sehr interessante Abhandlung Schneider's über die Zahnrad-Eisenbahn und ihre Anwendung auf den Harz in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" 1889 und in Nr. 10 S. 98 Jahrg. 1890 d. Ztg.

2 Steilrampen, wovon die eine das Steigungsverhältniss von 30 ‰, die andere ein solches von 60 ‰ besitzt, bei Anwendung des günstigeren Verhältnisses zur Ersteigung ein und derselben Höhe nahezu der doppelt so grossen Bahnlänge. Nun sind die auf solche Weise bei gleichen Leistungen in Ersparung kommenden Baukosten, auf 1 km Bahn bezogen, für eine nach Art der Semmering-, Brenner- oder Arlbergbahn ausgeführte Gebirgseisenbahn so gross, dass ein Betrag von 26 000 fl. gewiss nicht in Betracht kommen kann. So betragen die Baukosten für die Gebirgsstrecke Landeck - Bludenz der Arlbergbahn für das Kilometer ausschl. des Arlbergtunnels 200 000 fl. und einschl. desselben 500 000 fl. Die Linie Schrambach-Neuberg, als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges ausgeführt, würde für das Kilometer beiläufig 130 000 fl. beanspruchen."

Die zweite oben erwähnte Linie, bei welcher Abt's System zur Anwendung kommt, ist jene von Eisenerz nach Vordernberg. Diese — laut Gesetz vom 5. Juli 1888 — „als normalspurige Lokalbahn nach gemischtem Systeme theils als Adhäsions-, theils als Zahnstangenbahn herzustellende Lokomotiveisenbahn" geht von der Station Eisenerz der Flügelbahn Hieflau-Eisenerz der Kronprinz Rudolfbahn über den Erzberg und Prebichl nach Vordernberg zum Anschlusse an die bestehende Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte Oesterreichs lehrt uns sofort die grosse Wichtigkeit dieser Schienenverbindung, durch welche die kürzeste Verbindung Steiermarks mit Oberösterreich und Böhmen hergestellt wird. Ueberdies wohnt derselben auch noch eine hervorragende lokale Bedeutung inne, ein Umstand, der jedenfalls zu der Bestimmung der Bahn als „Lokalbahn" Veranlassung gab, denn wir glauben, dass sich die Route Leoben-Hieflau in nicht allzu ferner Zeit zu einer Hauptbahnroute entwickeln dürfte. Die lokale Bedeutung der Verbindung Vordernberg - Eisenerz liegt einerseits in der Erleichterung des Transports des in Eisenerz gewonnenen Roheisens nach dem Osten und Süden Steiermarks, wo dasselbe seine weitere Bearbeitung findet, und andererseits in der Erleichterung der Beförderung der Erzeugnisse aus diesem Rohmaterial nach dem Nordwesten Oesterreichs. Der Mangel dieses kurzen Schlussgliedes in der Verbindung Leobens mit Hieflau wurde besonders von der Oesterreichischen Alpinen Montangesellschaft in Wien empfunden, welche einerseits in Eisenerz, Hieflau usw. grosse Hüttenwerke und andererseits z. B. in Graz umfangreiche Fabrikanlagen besitzt. Diese Gesellschaft hat daher seinerzeit um die Konzession zum Bau und Betriebe der fraglichen Bahn angesucht und dieselbe auch unter dem 10. Oktober 1888 erhalten, nachdem durch das oben citirte Gesetz die Regierung hierzu ermächtigt worden war.

Die Bahn erhält eine Länge von etwa 20 km; sie beginnt am südwestlichen Ende der Station Eisenerz, führt westlich von diesem Orte thalaufwärts, geht sodann in den Erzgraben über und gelangt, nach Unterfahrung des Erzberges und des Prebichls mittelst zweier Tunnels von etwa 1 330 bezw. 500 m Länge, in die Vordernberger Gruben, in welchen sie, zumeist an der östlichen Bahn sich hinabsenkend, bis zur Station Vordernberg gelangen wird. Diese Bahn ersteigt eine Seehöhe von 1 205 m bei einer Anfangscôte in Eisenerz von 692 m und einer Endcôte in Vordernberg von 768 m. Die Zahnstange nach System Abt wird auf 14,5 km, also auf zwei Drittel der Gesammtlänge der Bahn verlegt. Die grösste Adhäsionssteigung beträgt 25 ‰, die grösste Zahnradsteigung 71 ‰ (in der Geraden), der kleinste in Anwendung kommende Halbmesser 180 m. Da die Ausführung des Baues, welcher im Frühjahr 1891 vollendet sein soll, nach Maassgabe der vom K. K. Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des K. K. Handelsministeriums und der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen erfolgt, so wurde von der Aufstellung besonderer technischer Konzessionsbedingnisse Umgang genommen. Der Betrieb der Bahn wird durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen für Rechnung der Bahngesellschaft geführt werden. Das effektive Erforderniss für die Herstellung und Ausrüstung der Bahn von Eisenerz nach Vordernberg ist mit 4 200 000 fl. veranschlagt, d. i. mit etwa 210 000 fl. für das Kilometer. Dieser hohe Kostenbetrag hat seinen Grund in den zu überwindenden Terrainschwierigkeiten und in der nothwendigen Ausführung vieler Kunstbauten; dies ist auch die Ursache, dass diese Bahnlinie trotz ihrer dringenden Nothwendigkeit erst dann zur Ausführung gelangen konnte, als man die Anwendbarkeit des Zahnradbahnsystems auch für derartige Nebenbahnen erkannte und von der Anschauung abging, dass dasselbe nur für Touristenbahnen geeignet sei.

Die Konzessionirung der Lokalbahn von Eisenerz nach Vordernberg ist aber noch in anderer Beziehung von grösserem Interesse. Es wurde nämlich dem Konzessionswerber (Oesterreichische Alpine Montangesellschaft) für den grössten Theil des erforderlichen Anlagekapitals eine staatliche Ertragsgarantie gewährt. Die Regierung ist also hier wieder zu dem Garantiesystem zurückgekehrt, das durch eine lange Reihe von Jahren in Misskredit war und seitens der maassgebenden Faktoren perhorrescirt wurde. Dieser bedeutungsvolle Schritt wurde durch die Regierung dahin motivirt, dass bei gleichzeitigem Vorbehalte einer weitgehenden Ingerenz der Staatsverwaltung in Bezug auf die Bauvergebung und Bauausführung, sowie bei dem Vorbehalte der staatlichen Betriebsführung diesem System nicht zu unterschätzende Vortheile gegenüber anderen Modalitäten einer finanziellen Unterstützung durch den Staat innewohnen und dass namentlich die Geldbeschaffung durch das Privatunternehmen bei Gewährung einer staatlichen Garantie billiger durchzuführen sein wird, als durch den Staat selbst. — Schliesslich sei noch bemerkt, dass der in nächster Zukunft zu gewärtigende jährliche Reinertrag auf 90 bis 100 000 fl. geschätzt ist und überdies eine vom Lande Steiermark durch 20 Jahre gewährte Jahressubvention von 20 000 fl. zur Verfügung steht.

Die oben an dritter Stelle genannte Linie, nämlich der Schienenweg über den Ivan, ist in zweifacher Hinsicht bemerkenswerth: wegen der Anwendung der Schmalspur und des Zahnradbahnsystems Abt. Das Ivangebirge zieht sich zwischen der Narenta, welche dem Adriatischen Meer zufliesst, und der Bosna hin, welche in den Draustrom sich ergiesst; über seine Einsattlung, etwa 100 m hoch, führt die Strasse von Sarajewo, der Hauptstadt Bosniens, nach Mostar, der Hauptstadt der Herzegowina. Von Brood nach Sarajewo führt eine schmalspurige Eisenbahn und ebenso von Mostar nach Metcovic. Diese Bahnlinien, deren Spurweite 76 cm beträgt, wurden nach der Okkupation erbaut. Anlässlich der Vorlage des Gesetzes über die Fortführung der letzteren Bahn bis Sarajewo hat der gemeinsame Finanzminister für Oesterreich - Ungarn, v. Kallay, den Oesterreichischen Delegationen folgendes erklärt:

„Die Militärbahn Banjaluka-Doberlin war bereits vor der Okkupation gebaut und sollte einen Bestandtheil der grossen Orientbahn bilden. Dieselbe wurde normalspurig ausgefürt und als solche übernommen. Die anderen in Bosnien und der Herzegowina bestehenden Bahnen sind schmalspurig. Dieselben sind dem dermaligen Verkehre vollkommen entsprechend und werden jedenfalls noch auf eine lange Reihe von Jahren sowohl den militärischen Bedürfnissen, als auch den Anforderungen des Handels und Verkehrs in vollständiger Weise entsprechen. Was die für Bosnien gewählte Schmalspur betrifft, so hat dieses System den grossen Vortheil, dass sich die Herstellungskosten auf beiläufig ein Drittel der Kosten einer normalspurigen Bahn belaufen."

Die Linie Mostar-Sarajewo läuft von Mostar aus im Thale der Narenta bis gegen Konijca hinauf, von wo aus sie, dasselbe verlassend, sich mit Steigungen von 60 ‰ über eine grosse Anzahl von Kunstbauten, gemauerten Dämmen, durch viele Einschnitte usw. auf dem Ivangebirge bis zur Seehöhe von 876 m emporschlängelt und dasselbe in dieser Höhe mit einem

645 m langen Tunnel durchbricht, durch welchen man von der Herzegowina nach Bosnien gelangt. Für diese eigentliche, kühn angelegte Gebirgsstrecke wurde nun das System Abt angenommen, nachdem die angestellten genauen Berechnungen den Beweis lieferten, „dass durch die Anwendung des Systems Abt die Trace um etwa 25 km kürzer durchgeführt werden könne, als dies bei einer Adhäsionsbahn möglich gewesen wäre.“ Bis Konijca ist die Bahn von Mostar aus bereits seit dem 10. November 1889 dem öffentlichen Verkehr übergeben; in den Sommermonaten des nächsten Jahres soll die Lokomotive auch bereits über den Ivanpass bis nach Sarajewo hineinbrausen.

In der in Wien erscheinenden „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ fand sich kürzlich die Beschreibung einer Eisenbahnfahrt von Konijca nach Mostar. Des grossen Interesses halber, welches Bosnien und die Herzegowina besonders für den Touristen besitzen, sei uns ein kurzer Auszug aus jener Schilderung gestattet, obwohl dieselbe mit dem Thema unserer Abhandlung nicht gerade innig zusammenhängt. „Die von Konijca ununterbrochen nach Mostar führende Bahn“ — heisst es daselbst — „durchzieht die lieblichsten Gegenden. An der wild schäumenden Narenta vorüber braust der Zug durch deren romantisch gelegenes Thal, bald an einem auf hohen Felsen gelegenen Gelände, bald wieder an einer im saftigsten Grün der verschiedensten Nuancen prangenden Alpenwiese vorüber; jetzt über einen Sturzbach auf der elegant konstruirten Stahlbrücke, bald aber unter einer solchen, über welcher der Landweg zieht. Im nächsten Momente erblicken wir die Wasserfälle aus dem in Nebel gehüllten Komadina, dann wieder unter uns einen anderen zügellos polternden Wasserfall. . . . Dort erheben sich auf einzelnen Bergesspitzen schlanke Minarets, unter ihnen wie am Berge angeklebt kleine Dörfer oder einzelne Häuser mit vergitterten Fenstern. Schon erschöpft von den Eindrücken einer wildromantischen Natur und den zu ihrer Besiegung kühn geschaffenen Kunstwerken, eröffnet sich uns plötzlich ein anderes gewaltiges Schaustück. Wie eine zu Stein verzauberte Heeresreihe starren uns die vielzackigen Gipfel des Prenj-Planinagebirges entgegen. . . . Unter den Stationen, die uns noch von Mostar trennen, ist die rings von Bergen umgebene des Ortes Jablanicza die sehenswürdigste. Da, auf einem der schönsten Punkte der ganzen Tour, hat die Bosnisch-Herzegowinische Regierung für die Touristen ein aus 20 mit allem Komfort eingerichteten Zimmern bestehendes Hotel erbaut. Die Eisenbahnstation liegt in einem von der Narenta durchzogenen Bergkessel, daneben befindet sich eine Unterkunft für Reisende und oberhalb eine zweistöckige Kaserne. Von da breiten sich die schönsten Partien für Exkursionen von unübertroffener Naturschönheit und origineller Gestaltung aus, insbesondere verdient das liebliche Ramathal hervorgehoben zu werden; die Spur der alten Römerstrasse und des Brückenkopfes sind noch sichtbar. . . . Endlich gelangen wir in das von mehreren Forts und Citadellen gekrönte Mostar; die Stadt liegt an beiden Ufern der wilden Narenta, welche Theile durch die kühn ausgeführte Franz-Josefsbrücke neben einer solchen aus der Türkenzeit verbunden sind. Das wohlthätige Walten der Landesregierung zeigt sich hier auf Schritt und Tritt. . . . .“

Ein beachtenswerthes Moment bei den zwei zuletzt betrachteten Bahnen gemischten Betriebssystems bilden die bedeutenden Seehöhen, welche dieselben ersteigen. Es liegt der Kulminationspunkt der

Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg bei 1 205 m über dem Meere,
Höllenthalbahn . . . . „ 894 „ „ „ „
schmalspurigen Bahn Ostrozac-Sarajewo . . . . „ 876 „ „ „ „
Harzbahn . . . . „ 503 „ „ „ „

Die Lokalbahn von Eisenerz nach Vordernberg dürfte in ganz besonderem Grade Gelegenheit bieten, die Eignung des Zahnradbahnsystems in schneesturmreichen Gegenden zu prüfen. Da sich die Zahnstange „auf dem Harze“ selbst bei meterhohem Schnee in zwei Wintern vortrefflich bewährt hat,*) so dürfte dieselbe voraussichtlich auch in den gewaltigen Schneestürmen, welche häufig um den Erzberg und Prebichl toben, ihre Feuerprobe bestehen. Dann aber eröffnet sich eine weitere Perspektive für deren Anwendung in Oesterreich und hierdurch zugleich die Aussicht auf die Realisirung eines seit Jahren viel diskutirten Projektes: der Tauernbahn. Vorläufig muss man sich allerdings noch mit der Thatsache begnügen, dass das allgemeine Vertrauen in die „Zahnstange“ in Oesterreich in erfreulicher Weise gestiegen ist und sich zunächst in einer Reihe von Projekten für Touristenbahnen dokumentirt. Wir dürfen aber wohl schon jetzt mit vollem Rechte die zunehmende Anwendung der schmalen Spurweite und des Zahnradbahnsystems in Oesterreich als die ersten erfreulichen Zeichen einer neuen Periode des Eisenbahnbaues begrüssen, welche besonders für die Alpenländer dieses Reiches von grösster Bedeutung zu werden verspricht. —k.

*) A. Schneider: „Die Zahnrad-Eisenbahn und ihre Anwendung auf den Harz.“

Eilzuglokomotive der Englischen Nordbahn.

Auf der diesjährigen Edinburger Gewerbeausstellung wurde eine der bekannten Eilzuglokomotiven gezeigt, welche die Züge der Ostküstenlinie in dem Wettverkehr zwischen London und Schottland über die Nordbahn befördern. Die von Patrick Stirling erbaute Maschine hat 2,44 m (8 Engl. Fuss) grosse ungekuppelte Triebräder, deren stählerne Achse 210 mm Stärke hat. Das Gewicht auf den Triebrädern hat ohne jeden Schaden für die Schienen auf 17,27 t*) im Betriebszustand bemessen werden können. Der Kolbenhub beträgt nicht weniger als 711 mm bei 457 mm Cylinderdurchmesser. Bei der hier in Rede stehenden Maschine sind Aussencylinder angewendet; bei anderen Maschinen gleichen Systems befinden sich die Cylinder innen.

Vor der Treibachse befindet sich ein Drehgestell, hinter derselben noch eine Laufachse. Der Druck auf die Schienen beträgt für das Drehgestell, dessen Räder 1 193 m Durchmesser haben, 17,83 t, für die hintere Laufachse, deren Räder einen etwas grösseren Durchmesser von 1,410 m haben, 10,77 t. Der Radstand des Drehgestelles beträgt 1,981 m; der Zapfen liegt mitten unter der Rauchkiste. Die Treibachse hat von der Hinterachse des Drehgestelles 2,363 m, von der unter dem Führerstande befindlichen hinteren Laufachse 2,641 m Abstand.

Die Länge der Maschine einschliesslich der Buffer beträgt 9,07 m, das gesammte Dienstgewicht 45,87 t, bei einem Leergewicht von $42^2/_3$ t. Hierzu kommt das betriebsfähige Gewicht des Tenders mit 25,25 t. Der letztere hält 13,17 cbm Wasser. Der Kessel hat einen mässigen Durchmesser von 1,23 bei 3,48 m Länge. Seine Mittellinie liegt 2,22 m hoch über den Schienen. Die Heizfläche der Rohre beträgt 86,96, die der Feuerkiste 10,14 qm, die gesammte Heizfläche ist hiernach noch nicht 100 qm gross. Der Rest hat 10,02 qm Flächenraum. Der Arbeitsdruck beträgt 9,84 kg/qcm.

Das Fassungsvermögen des Wasserbehälters reicht für die 169 km lange Strecke von London bis Grantham, welche ohne Anhalten mit 80 km Durchschnittsgeschwindigkeit durchfahren wird, vollständig aus. Der stündliche Kohlenverbrauch beträgt auf dieser Strecke bei dem zu befördernden Zuggewicht von 213 t — einschliesslich Lokomotive und Tender, aber ohne Personen und Gepäck — 643 kg oder 7,9 kg auf 1 km, wobei das Anheizen einbegriffen ist. Für eine indizirte Pferdekraft macht dies stündlich 93 kg.

Die Armatur der in Edinburg vorgeführten Lokomotive zeigt die neuesten Verbesserungen, so Gresham's Sandstreuer, Metallpackung in den Cylinderstopfbuchsen. Maschinen der beschriebenen Art wurden bei den denkwürdigen Wettfahrten der Ost- und Westküstenlinien zwischen London und Schottland im Sommer 1888 auf der Nordbahn benutzt, wo sie Geschwindigkeiten bis zu 128 km in der Stunde zurücklegten. Nach dem „Railway Engineer“, welcher genaue Zeichnungen der in Edinburg gezeigten Maschine bringt, wird diesem System auf der Ostbahn vor allen anderen der Vorzug gegeben.

*) Tonnen zu 1000 kg. Die Englische Tonne hat 1 016,06 kg.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 49 (Weimar-Geraer Eisenbahn), Nr. 71 (Mährisch-Schlesische Centralbahn), Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) neu, je den

I. Nachtrag zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), Nr. 50 (Werra-Eisenbahn) und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“, den II. Nachtrag zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn), ferner die neu aufgestellte alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereins (Nr. 131 der Sammlung), sowie ein neues Titelblatt nebst Vorwort herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse bezw. Nachträge werden aufgehoben:

1. das im November 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 49;
2. das im März 1884 ausgegebene Verzeichniss Nr. 71 (nicht 74, welche Zahl am Rande des Güterwagenpark-Verzeichnisses in 71 zu berichtigen ist);
3. das im März 1888 ausgegebene Verzeichniss Nr. 85, sowie das im April 1889 ausgegebene Verzeichniss Nr. 87;
4. durch den I. Nachtrag zur „Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen“ die bis Ende November 1889 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen;
5. die im Dezember 1887 ausgegebene alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen;
6. das Mitte September 1885 ausgegebene Titelblatt nebst Vorwort.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), der VII. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 78 (K. K. priv. Südbahngesellschaft) und der XIX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 19,97 km lange Bahnstrecke Glatz-Rückers-Reinerz der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5089 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 5090 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 5115 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 5181 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Finanzexposé des Oesterreichischen Finanzministers für 1891.

Gleich in den ersten beiden Sitzungen des Abgeordnetenhauses kamen Eisenbahnangelegenheiten zur Sprache. Ausser Interpellationen und Beantwortung solcher früheren Datums beschäftigte sich auch das Finanzexposé damit. Der Staatsvoranschlag für 1891 weist nämlich bei einem Gesammterforderniss von 564 473 948 fl. einen Ueberschuss von 2 285 624 fl. nach. Daran wurden vom Finanzminister folgende, die Eisenbahnen betreffenden Bemerkungen geknüpft:

a) Es erscheint die gesammte Bruttogebahrung jener im Eigenthume von Gesellschaften stehenden Bahnlinien zur Darstellung gebracht, welche vom Staate für Rechnung dieser Gesellschaften betrieben werden. In der Art der Veranschlagung des Erfordernisses dieser Bahnen, das ist der auf Grund der betreffenden Betriebsvoranschläge sich ergebenden Garantievorschüsse ist keine Aenderung erfolgt; dasselbe erscheint nach wie vor im Voranschlagskapitel „Subventionen*) an Verkehrsanstalten“ nachgewiesen. Eine Aenderung der Bilanz wird nach dem Gesagten durch die erörterte Veranschlagung nicht herbeigeführt, da die bezüglichen Bedeckungs- und Erfordernissposten sich kompensiren. Die fragliche Erhöhung des Präliminares für 1891 beläuft sich auf 10 461 800 fl.

b) Von den Subventionen an Verkehrsanstalten erscheinen, von geringeren Aenderungen abgesehen, auf Grund der Betriebsergebnisse jene für die Oesterreichische Nordwestbahn um 103 000 fl. niedriger, dagegen jene für die Lemberg-Czernowitzer Bahn um 76 400 fl. höher veranschlagt als im Vorjahre.

c) Das Mindererforderniss für den Staatseisenbahnbau resultirt daraus, dass für den Bau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn und der Eisenbahn Jaslo-Rzeszow zusammen um 4 658 000 fl. weniger eingestellt erscheinen, als im Vorjahre, und nur eine Erfordernissrate von 700 000 fl. für den Bau der Linie Schrambach-Kernhof in Zuwachs gekommen ist. Das Mindererforderniss für die Betheiligung des Staates am Bau von Privatbahnen ist durch den Abfall des im Vorjahre gestellten Anspruches für die Mühlkreisbahn veranlasst.

d) Das Erforderniss des Handelsministeriums ist mit 91 068 310 fl., um 12 250 780 fl. mehr als für 1890, eingestellt. Der weitaus grösste Theil dieser Mehreinstellung entfällt auf die staatlichen Verkehrsanstalten, von welchen das Staatsbahnwesen (Titel 12 und Titel 13, §§ 1—6) mit einer um 4 660 400 fl. erhöhten Bedeckung eingestellt erscheint.

e) Bezüglich der Unterstützung von Lokalbahnbauten und der Wiener Stadtbahn bemerkt der Finanzminister: Viele und dringende Wünsche liegen ja in dieser Beziehung vor, und meine nicht immer angenehme Aufgabe ist es, die Herren zur Geduld zu mahnen, die so vieles erreicht, dass man sie wohl als einen mächtigen Faktor in den menschlichen Verhältnissen ansehen kann.

Damit ist auch eine wichtige Angelegenheit verbunden, mit welcher die Regierung sich ganz ernstlich befasst. Ich hoffe, dass auch dieses Werk gelingen wird, natürlich nicht ohne Unterstützung des Staates. Es ist dies die durch die Vereinigung der Vororte sich als nothwendig ergebende Erbauung einer Stadtbahn.

f) Die Bedeckung des Handelsministeriums ist mit 98 912 480 fl., um 17 161 774 fl. mehr als im Jahre 1890, veranschlagt. In diesen Ziffern sind die für 1891 veranschlagten Einnahmen sowohl der Oesterreichischen Staatsbahnen als der vom Staate für Rechnung von Privatgesellschaften betriebenen Eisenbahnen, dann 500 000 fl. als Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen, welcher um rund 147 000 fl. höher angenommen wurde als im Vorjahre. Eine Mehreinnahme von grösserem Belang ergibt sich ferner durch Einstellung der neuen statistischen Gebühr in der veranschlagten Höhe von 153 000 fl.

Personalangelegenheiten von Beamten der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die hierüber vor der Vertagung des Reichstages gestellte Interpellation wurde vom Oesterreichischen Handelsminister dahin beantwortet, dass die Personalverhältnisse Angelegenheiten des inneren Dienstes der Gesellschaft betreffen, auf welche der Staatsverwaltung nach den Gesetzen und nach der Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes eine bestimmende Einflussnahme nicht zusteht, wozu noch kommt, dass es sich in diesem Falle um eine beiden Reichshälften gemeinsame Bahnunternehmung handelt. Trotzdem wurden die nöthigen Erhebungen gepflogen; dieselben ergaben, dass anlässlich der im laufenden Jahre auf Anregung der Ungarischen Regierung erfolgten Auflösung der Baudirektion, deren Personal auf die beiden Netze vertheilt werden musste, und es hierbei, obgleich das Oesterreichische Netz den bei weitem grösseren Theil (ungefähr 3 Viertel) des Personals übernahm, nicht zu vermeiden war, dass auch bedienstete Oesterreicher dem Ungarischen Netze zugewiesen wurden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dieser Vertheilung nicht um Angestellte des Oesterreichischen Netzes, sondern um solche eines gemeinsamen Dienstzweiges handelte. Thatsächlich wurden nur 2 definitiv angestellte Beamte Oesterreichischer Staatsbürgerschaft nach Ungarn versetzt. Anlangend ferner die Bemerkungen bezüglich des Pensionsfonds bemerkt der Minister, dass die zum Theil durch in früherer Zeit vorgekommene allzu häufige Pensionirung noch dienstfähiger Beamter das Handelsministerium wiederholt zu Verfügungen veranlasst hat, welche sowohl auf die künftige Hintanhaltung ungerechtfertigter Pensionirungen als auf die Stärkung des Pensionsfonds abzielten. Der Minister verweist auf die im Jahre 1887 beschlossene Aenderung der Pensionsstatuten der Gesellschaft, wodurch dieselbe die Verpflichtung übernahm, die Gebahrungsausfälle vorschussweise zu decken. Gegenwärtig sind noch die Verhandlungen und Studien über eine Klarstellung der Verhältnisse auf Grund versicherungstechnischer Grundsätze im Zuge. Im übrigen bietet die dermalige, mit entsprechender Berücksichtigung des inländischen Elementes zusammengesetzte Verwaltung der Bahn volle Gewähr, dass die Pensionirungen fortan auf das Maass des Unerlässlichen eingeschränkt werden.

Bauzustand der Bahn Lambach-Gmunden.

Die Interpellation hierüber beantwortet der Minister dahin, dass sich Unter- und Oberbau der Bahn in tadellosem Zustande befinden. Die Fahrbetriebsmittel wurden bei Ueber-

*) Die Bedeckung des Kapitels „Subventionen und Dotationen“ stellt sich um 479 342 fl. niedriger als im Vorjahre, weil die im Jahre 1890 veranschlagten Rückzahlungen der Ungarischen Westbahn, der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn in Abfall gekommen sind.

nahme in die Staatsverwaltung erneuert. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die den Interpellanten zugekommenen Angaben sich nicht als zutreffend erwiesen haben.

Der Ausbau der Linie Budweis-Salnau.

Diese Interpellation beantwortet der Minister mit Hinweis darauf, dass die Hindernisse, welche dem Beginne dieses Bahnbaues entgegenstanden, behoben sind und die Bauarbeiten bereits thatsächlich begonnen haben.

Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes.

Die Geltungsdauer des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1887 läuft am 31. Dezember 1890 ab. Um nun die bisher gewährten finanziellen Begünstigungen im Konzessionswege auch weiterhin einräumen zu können, brachte die Regierung bereits einen Gesetzentwurf ein, womit die Wirksamkeit des in Kraft stehenden Lokalbahngesetzes bis Ende 1893 ausgedehnt werden soll. In dem Motivenberichte wird mitgetheilt, dass gegenwärtig Gesuche um die Konzessionirung von mehr als 40 Lokalbahnlinien in der Gesammtlänge von mehr als 1 400 km der Regierung vorliegen.

Desinfektion bei Viehtransporten auf Eisenbahnen.

Zum Zwecke einer durchgreifenden Kontrole der ordnungsmässigen Durchführung der Desinfektion bei Thiertransporten und wegen Abstellung der thatsächlich vorgefundenen Ordnungswidrigkeiten wurde von der K. K. Regierung angeordnet, dass die Amtsthierärzte jener Verwaltungsbehörden erster Instanz, in deren Amtsgebiete Desinfektionsanstalten für Eisenbahn-Viehwagen sich befinden, angewiesen werden, ihre auf Grund der diesbezüglichen Vorschriften gemachten Wahrnehmungen über vorgefundene Ordnungswidrigkeiten durch schriftliche Eintragung im vorgeschriebenen Kontrolbuche zum Ausdrucke zu bringen. Aus diesem Anlasse wurde auch die K. K. Generalinspektion beauftragt, ihrerseits die Statthalterei fallweise von den anlässlich vorgenommener Inspizirungen der Desinfektionsstationen an die Bahnverwaltungen ergehenden bahnaufsichtsbehördlichen Verfügungen durch Mittheilung von Abschriften der bezüglichen Erlässe bezw. Zuschriften der genannten Aufsichtsbehörde zu verständigen.

Abgesonderte Sitzplätze für die uniformirten Bediensteten der Leichenbestattungs-Unternehmungen.

Entsprechend der schon vor Jahren in Wien getroffenen Vorsichtsmaassregeln gegen die Verbreitung von Infektionskrankheiten, insbesondere durch das Verbot der Benutzung öffentlicher Bahnfuhrwerke durch Bedienstete der Leichenbestattungs-Unternehmungen, wurde vom K. K. Handelsministerium die Erweiterung dieses Verbotes dahin angeordnet, dass uniformirte Bedienstete der genannten Unternehmungen von der Benutzung jener Kupees ausgeschlossen werden, in welchen andere Reisende untergebracht sind. Die Bahnverwaltungen haben daher gemäss § 13 des Betriebsreglements Vorsorge zu treffen, dass solchen Bediensteten nach früherer rechtzeitiger Anmeldung entweder durch Einräumung besonderer Kupees oder Wagenabtheilungen bezw. besondere Wagen entsprechende Plätze angewiesen werden, indem bei verspäteter Anmeldung die fragliche Beförderung abgelehnt werden kann.

Bauführungen nächst den Bahnanlagen.

Rücksichtlich solcher Bauten hat der Ungarische Handelsminister mit Beziehung auf § 99 der B.-O. vom 16 November 1851 eine Verordnung erlassen, deren wesentlichste Bestimmungen folgende sind. 1. Für solche Bauführungen oder Terrainänderungen seitens der Bahnanrainer, welche irgendwie den Bahnbetrieb gefährden oder Brandunfälle herbeiführen könnten, ist früher die Bewilligung der Generalinspektion für Eisenbahnen und der Verwaltungskommission des Komitates anzusuchen. 2. Bei dem hierfür vorzunehmenden Lokalaugenschein der zuständigen Behörde steht gegen deren Entscheidung der Generalinspektion das Einspruchsrecht zu. 3. Dieses Recht kann auch bezüglich der von den Gewerbebehörden den betreffenden Industrieunternehmungen hierfür angewiesenen Oertlichkeiten nächst der Bahn von der Generalinspektion geltend gemacht werden. 4. Die letztinstanzliche Entscheidung hierüber steht dem Königlich Ungarischen Handelsministerium zu

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Gemeinderathe der Stadt Littau und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Papierfakrik in L a n g e n d o r f über Langendorf, Mährisch-Neustadt, Littau, Chudwein und Busau nach N e u - T ü r n a u, bezw. Kornitz, zum Anschlusse an die Mährische Westbahn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Betriebseinnahmen im Monat Oktober d. J.

Im Monat Oktober d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 115 837 Personen und 9 288 600 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28 483 734 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 073 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 6 674 225 Personen und 8 909 317 t Güter 27 708 532 Gulden oder für 1 km 1 069 fl. Es ergibt dies für den Monat Oktober d. J. eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 0,4 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten 1890 erzielten Transporteinnahmen bezifferten sich auf 243 978 771 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 234 589 138 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 26 223 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 552 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km Bahn für die Betriebszeit Januar—Oktober 1890 auf 9 304 fl. gegen 9 181 fl. im Vorjahre, d. i. um 123 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 11 165 fl. gegen 11 017 fl. im Vorjahre, d. i. um 148 fl., mithin um 1,3 % günstiger.

Einführung des Reform-Frachtentarifes auf den Linien der Südbahn.

Die Verwaltung dieser Bahn hat sich entschlossen, ihren Tarif vom Jahre 1867, welcher 17 Serien von Frachtartikeln enthält, aufzugeben und den Reform-Frachtentarif anzunehmen, welcher im Jahre 1876 in Oesterreich eingeführt wurde und seitdem bei sämmtlichen Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen zur Anwendung gelangt. Nach Einführung des Reform-Frachtentarifes auf den Linien der Südbahn wird bei sämmtlichen Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen eine einheitliche Waarenklassifikation bestehen und hierdurch eine wesentliche Vereinfachung der Verbandsverkehre erzielt werden, wenngleich für die Südbahn mit der geplanten Aenderung im Tarifsysteme zum Theile sehr wesentliche Tarifermässigungen verbunden sind.

Konferenzen über den Südnordösterreichisch-Ungarischen Verkehr.

Die Aufregung, welche sich der Betheiligten bei den ersten Meldungen über die von den Oesterreichischen Staatsbahnen angeregte Aenderung in betreff der Erhöhung ihres Antheiles an dem Oesterreichisch-Böhmischen Verkehre bemächtigte, ist nunmehr einer ruhigeren Auffassung der ganzen Sachlage gewichen. Die Konferenz, welche anlässlich der Regelung dieser Frage in Prag stattgefunden hat, ist, wie wir seinerzeit mittheilten, ohne Erfolg geblieben. Doch wurde beschlossen, dass die zum 1. Januar 1891 von den Staatsbahnen gekündigten Vereinbarungen noch bis zum 1. Juli 1891 in Kraft bleiben. In den Wiener Büreaux der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hat nun kürzlich eine Konferenz betreffs Erneuerung der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbände, bezw. des Adriatisch-Böhmischen Verbandes, stattgefunden, welche gewissermaassen als Vorläuferin der in diesem Monate in Prag zusammentretenden Tarifkonferenz zu gelten hat. Die Zutheilung des Frachtenquantums in einer den neugeschaffenen Tarif- und Angliederungsverhältnissen der Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn angemessenen Weise wird wieder den Gegenstand dieser Konferenz bilden. Da die Staatsbahnen es durchaus nicht auf einen Tarifkampf abgesehen haben, sondern nur eine weiter gehende Berücksichtigung ihrer Interessen anstreben, so ist kaum daran zu zweifeln, dass sich einer eventuellen Vereinbarung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstellen werden.

Beschlüsse der Eisenbahn-Direktorenkonferenz.

Bei der am 27. November stattgehabten Konferenz sämmtlicher Eisenbahndirektoren wurde entgegen den Beschlüssen der Dresdener Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit statt mit der Sommer-Fahrordnung erst mit der Winter-Fahrordnung 1891 beschlossen. — Bezüglich der Vergütung der Miethe für Reservoirwagen hat die Konferenz es jeder Bahnverwaltung anheimgestellt, nach Gutdünken den vom Handelsminister an die Bahnen gerichteten Erlass zu beantworten.

Das Ungarische Eisenbahnwesen.

Im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hielt der Ungarische Reichstagsabgeordnete Dr. Ambros Neményi einen Vortrag über Ungarisches Eisenbahnwesen. „Unter allen Schöpfungen des modernen Ungarn“, sagt Redner, „gibt es nur zwei, welche über der Parteien Gunst und Streit stehen. Die erste ist ein liberales Volksschulgesetz, die zweite ist ein ausgedehntes Eisenbahnnetz, das aufgebaut ist auf jenem Prinzipe der Gemeinnützigkeit, welches allein werth und fähig ist, die grosse Zeit zu regieren, in der wir leben.“ Der Vortrag beschäftigte sich vornehmlich mit der Verstaatlichung der Unga-

rischen Bahnen und der Reform der Personen- und Gütertarife auf diesen Bahnen. Bezüglich des Zonentarifes verweist er auf die bekannten Ergebnisse des ersten Jahres, welche den Anstoss zu einer Reformbewegung in ganz Europa gegeben hätten. Keine von den unheilvollen Vorhersagungen sei eingetroffen, welche an den Beginn dieser Aktion geknüpft wurden. Die Provinzstädte seien nicht zu Grunde gegangen, sie hätten im Gegentheil einen vordem kaum geahnten Aufschwung genommen, da sie nun erst ihrem eigentlichen Berufe zurückgegeben seien, Mittelpunkte des Regionalverkehrs zu sein. Es sei auch nicht eingetroffen, dass die unteren Klassen der Vagabondage verfallen, wie das in Deutschland behauptet worden ist, da es sich zeigt, dass gerade die dritte Klasse zu dem Nachbarverkehr das imposanteste Kontingent stellt. An der Hand eines grossen Ziffernmaterials widerlegt der Redner diese Einwendungen. Das, was sich in dieser Sache gegenüberstehe, sei nicht eine Differenz, welche mit dem Kilometerzeiger in der Hand entschieden werden könne, das sei vielmehr der Gegensatz zweier Weltanschauungen, angewendet auf die Eisenbahnen. Die Ungarische Anschauung gehe dahin, dass, so wenig die Schule oder die Wasserleitung blos zu Gunsten bevorzugter Klassen benutzt werden dürften, so wenig sei es gestattet, die Eisenbahnen so zu verwenden, dass sie nicht aller Welt gleich zugänglich seien. Auf demselben Prinzipe sei auch der neue Gütertarif der Ungarischen Staatsbahnen erwachsen, der sich bestrebe, die Anforderungen der Wohlfeilheit, der Gerechtigkeit und der Gemeinverständlichkeit zu vereinigen. Den künftigen Ungarischen Gütertarif in seinen Details besprechend, vergleicht Redner denselben mit den Ausnahmetarifen einiger Privatbahnen und weist nach, wie die Deutschen und Oesterreichischen Tarifenqueten sich seit Jahren zu jenen Reformen bekannten, welche der Ungarische Tarif nun zu realisiren trachtet. Am Schlusse seines Vortrages kommt der Redner darauf zu sprechen, dass von mancher Seite dem Ungarischen Eisenbahnwesen ein gewisser Gegensatz zu demjenigen Oesterreichs imputirt werde. Das sei eine ganz und gar widersinnige Annahme. Die Ungunst der Europäischen Konstellation allein müsste die Eisenbahnen beider Staaten der Monarchie schon von solch thörichtem und kleinlichen Beginnen abbringen. Ihre Aufgabe sei es, die wirthschaftliche Wehrfähigkeit der Monarchie nach Aussen darzustellen; daheim dürften sie nur als öffentliche Wohlfahrtseinrichtungen bekannt sein. „Der Geist, der unser Eisenbahnwesen beherrscht," schliesst Redner, „muss ein von Vorurtheilen freier, kühner, zur Initiative geneigter, von dem eigenen Volksthum getragener sein. Je kräftiger dieser Geist sich bewährt in dem, was er schützt, und in dem, was er hindert, in dem, was er grosszieht, und in dem, was er abwehrt, desto sicherer wird er das Oesterreichische und das Ungarische Eisenbahnwesen erfüllen mit dem Bewusstsein wohlwollender Gegenseitigkeit und verständnissvoller Gemeinsamkeit."

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die schwache Bewegung der Kurse ist trotz der freundlicheren Haltung der ausländischen Börsen auf zufällige Einflüsse zurückzuführen. Nur für Nordbahn (2765) zeigte sich grössere Kauflust auf die Nachricht hin, dass sie ihre, einen Werth von etwa 8 Millionen Gulden repräsentirenden Ostrauer Kohlenwerke an eine von der Kreditanstalt zu bildende Aktiengesellschaft verkaufen werde; sie ist es offenbar müde, sich so oft des rücksichtslosesten Kohlenwuchers beschuldigen zu hören; sie wird in Hinkunft Kohlen auf Grund einer angemessenen Tarifpolitik verfrachten, aber nicht mehr erzeugen. Ob durch dieses Beispiel angeregt oder nicht, ist noch nicht aufgeklärt, genug, es verbreiteten sich Gerüchte, dass auch die Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen (243,25) ihre Ungarischen Domänen an eine gleichfalls zu bildende Aktiengesellschaft verkaufen werden, was eine Kurserhöhung der Titres bewirkte. Obwohl ein gleiches Gerücht bezüglich der Kohlenwerke der Buschtêhrader Bahn in Umlauf gesetzt wurde, so wichen doch ihre Aktien Lit. B. auf 467, weil sie aus den diesfälligen Reserven gegen 2000 Stück auf den Markt brachte, um einem Uebereinkommen mit dem Staate zufolge ihre aus den laufenden Einnahmen für Investitionen entnommenen Beträge für die bevorstehende Bilanz zu decken. Die übrigen Spekulationsaktien der Eisenbahnen verfolgten eine weichende Tendenz, wie Carl Ludwigbahn (203,25), Nordwestbahn (218,15), Elbethalbahn (222) und Südbahn (134,75). Die sonstigen Böhmischen Bahnen blieben ohne Nachfrage.

Aus Asien.

Bahnbauten in Siam.

Schon vor vier Jahren hatte ein Konsortium von Engländern in der sicheren Erwartung, später die Konzession für den Bau und Betrieb der Bahn zu erhalten, die Erlaubniss zur Vermessung einer Eisenbahn von Bangkok nach Korat nachgesucht und erhalten; doch hatte sich der König von Siam ausdrücklich alle ferneren Entschliessungen und namentlich das Recht vorbehalten, den Bau der Bahn nach Entschädigung des Konsortiums für die ausgeführten Vorarbeiten einem anderen Bewerber zu übertragen.

Durch Vermittelung des Deutschen Konsuls in Bangkok wurde Herrn Bethge die Besichtigung der Bahnlinie gestattet und ein Gutachten von ihm eingefordert; auf einem mehrwöchentlichen Ausfluge zu Elefant unterzog er sich dieser Aufgabe und reichte dann seine Vorschläge ein. Die Siamesische Regierung, welche einen Vorschlag in dem Sinne erwartet hatte, den Bahnbau im Ganzen einer Deutschen Gesellschaft zu übertragen und das Bahnmaterial ausschliesslich in Deutchland zu bestellen, war nicht wenig überrascht, als das ihr vorgelegte Gutachten sich gar nicht in diesem Gedankengang bewegte, sondern sogar davor warnte, sich durch Zulassung einer mächtigen Aktiengesellschaft einen Staat im Staate zu schaffen, der unter Umständen der Regierung später einmal Schwierigkeiten bereiten könnte; bezüglich des Materials war die Einforderung von verschiedenen Angeboten und eine genaue Prüfung seiner Güte befürwortet.

Diese Vorschläge hatten zur Folge, dass Herr Bethge alsbald vom König von Siam in Audienz empfangen wurde und nach derselben eine Ordensauszeichnung und die Aufforderung erhielt, in Siamesische Dienste zu treten. Die Dienstverpflichtung kam zu stande, wurde aber vorläufig geheim gehalten, da Herr Bethge zunächst nach Deutschland reisen wollte, um daselbst Vereinbarungen mit Deutschen Eisenwerken zu treffen. Nach Abschluss derselben im letzten Frühjahr kehrte Herr Bethge, noch vor seiner Abreise zum Königl. Preussischen Baurath ernannt, nach Siam zurück.

Nach einer Bekanntmachung des Generaldirektors der Siamesischen Eisenbahnen, Baurath Bethge in Bangkok, findet in einigen Monaten die öffentliche Ausschreibung von Bauarbeiten und Lieferungen für die entweder in einzelnen Loosen von 70 bis 100 km oder im ganzen an eine Generalunternehmung zu vergebende Baustrecke Bangkok-Ajuthia-Korat statt.

Es handelt sich um den Bau einer Vollbahn von 268 km Länge, welcher grossentheils unter bedeutenden natürlichen Erschwerungen ausgeführt werden muss und für den eine Bauzeit bis zu 7 Jahren in Aussicht genommen ist. Die Bekanntmachung, welche u. a. im „Centralbl. der Bauverwltg." und in der „Deutschen Bauztg." abgedruckt ist, theilt über die fragliche Bahnlinie folgendes mit:

Die Bahnlinie führt von Bangkok Kilometer 0 bis 75 auf einem 2 bis 4 m hohen Damme durch das Ueberschwemmungsgebiet des Menamflusses und ist an vielen Stellen unmittelbar zu Wasser zugänglich. Zur Herstellung der ungefähr 1,5 Millionen Kubikmeter betragenden 75 km langen Dammschüttung werden hier am besten schwimmende Dampfgrabemaschinen mit 50 m langem, hoch liegendem Ausgussrohre anzuwenden sein, bei deren Konstruktion auf die äusserst zähe und klebrige Beschaffenheit des zu hebenden Bodens in nassem und die grosse Härte des letzteren in trockenem Zustande Rücksicht genommen werden muss. Die zahlreichen Inundationsdurchlässe auf dieser Strecke sollen ausschliesslich aus Teakholz hergestellt werden (6 bis 8 m Oeffnungen, über 300 an Zahl).

Von Kilometer 75 bis 136 ist die Bahn während der trockenen Jahreszeit auf unbeschotterten Landwegen leicht zu erreichen und liegt fast in gleicher Höhe mit dem natürlichen Terrain. Von Kilometer 136 bis 180 ist die Bahn jetzt nur mittelst Saumthieren zugänglich, während von dort bis Korat wieder Wege vorhanden sind, die während der trockenen Jahreszeit (Dezember bis Juli) mit Wagen befahren werden können. Bei Kilometer 136 tritt die Bahn in die mit dichtem Walde bestandenen Gebirgsthäler ein, welche in die Abfälle der die Korater Hochebene im Westen begrenzenden Höhenzüge eingeschnitten sind, und windet sich an deren Lehnen mit Steigungen von 15 ‰ und Krümmungen von min. 180 m Halbmesser zur Wasserscheide empor (Kilometer 171,3 Meereshöhe = 391 m). Der Wald hier liefert vortreffliches Bauholz in reicher Menge, das den Unternehmern für die Zwecke des Bahnbaues, sowie für Gerüste, Bauhütten usw. zum Fällen frei zur Verfügung gestellt wird.

Bei Kilometer 180 beginnt die Hochebene in ungefähr 312 m Meereshöhe. Von hier bis Korat geht die Bahn mit sehr sanftem Gefälle ohne irgendwelche schwierige Bauten fast in gleicher Höhe mit dem natürlichen Terrain.

Bezüglich des Klimas wird erwähnt, dass die Temperatur in dem genannten Gebirge im Januar Nachts bis 8° Reaumur heruntergeht.

Die Bauzeit wird für Bangkok-Ajuthia auf 2 Jahre, für Ajuthia-Korat auf 4—5 Jahre nach erfolgtem Vertragsabschlusse festgesetzt werden.

Bücherschau.

Die Thätigkeit der Preussischen Wasserbau-Verwaltung innerhalb der Jahre 1880 bis 1890. Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ bringt in seiner neuesten Nummer unter dem vorstehend angegebenen Titel eine ausführliche amtliche Denkschrift, deren Inhalt auch für weitere Kreise von Interesse ist. (Die fragliche Denkschrift ist auch als Sonderabdruck im Verlage von Ernst & Korn dahier erschienen. Preis 1 ℳ 30 ₰.) Der erste Abschnitt handelt von den Wasserstrassen und Häfen für die Binnenschifffahrt nebst den Brückenbauten, und enthält, nach einer übersichtlichen Zusammenstellung der für diese Bauten in den letzten zehn Jahren bewilligten ordentlichen und ausserordentlichen Geldmittel (183 133 000 ℳ), den Nachweis, unter welchen allgemeinen Gesichtspunkten, zu welchen Zwecken und in welchen Einzelbeträgen diese Gelder innerhalb der verschiedenen Stromgebiete Verwendung gefunden haben. Einige Zahlen dieses Abschnitts sind bereits vor kurzem aus besonderer Veranlassung im Reichs- und Staatsanzeiger mitgetheilt worden. Nicht weniger beachtenswerth für den Sachverständigen als überraschend für den Laien sind die den Schluss des ersten Abschnitts bildenden Angaben über die in den jüngsten zehn Jahren eingetretene Zunahme der Grösse und Tragfähigkeit der Schiffsgefässe, welche auf den verbesserten Wasserstrassen verkehren, über die Entwickelung des Dampfschiffverkehrs und über das Anwachsen der durch die Binnenschifffahrt beförderten Gütermassen. Der zweite Theil der Denkschrift handelt von den Seebauten, und zwar im einzelnen von den Schifffahrtszeichen, den Uferschutz- und Dünenbauten, ferner von der Verbesserung unserer Häfen und Ausfahrwasser an der Ost- und Nordseeküste, endlich von der staatlichen Fürsorge für die Hochseefischerei. Aus dem ganzen ergibt sich nicht allein, mit welchen gewaltigen Summen, sondern auch mit welchen erfreulichen Erfolgen die Preussische Wasserbauverwaltung arbeitet. Dass die Schrift in gedrängter Kürze lediglich Thatsachen gibt und die Erörterung jeder Art von Streitfragen vermeidet, darf ihr als ein besonderer Vorzug angerechnet werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau. Am 15. Dezember 1890 wird die zum Bezirke des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Neisse gehörige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Glatz-Rückers-Reinerz mit dem Bahnhof III. Klasse Rückers-Reinerz und den Haltestellen Alt-Heide und Nieder-Alt-Wilmsdorf sowie dem Haltepunkte Alt-Wilmsdorf dem öffentlichen Verkehr übergeben. Von diesen Verkehrsstellen werden die Station Rückers-Reinerz und die Haltestellen Alt-Heide und Nieder-Alt-Wilmsdorf für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet. Zur Ver- und Entladung von schwerwiegenden Fahrzeugen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet. Auf dem Haltepunkte Alt-Wilmsdorf werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen und abgesetzt. Bis auf weiteres werden folgende Züge verkehren:

Ortszeit 881	887				Ortszeit 882	888
Gemischte Züge 2.—4. Klasse					Gemischte Züge 2.—4. Klasse.	
9.31	8.47	Abfahrt	Glatz	Ankunft	7.13	6.43
9.50	9.07	↓	Nieder-Alt-Wilmsdorf	↑	6 52	6.22
10.03	9.20	↓	Alt-Wilmsdorf Haltep.	↑	6.41	6.11
10 23	9.40	↓	Alt-Heide	↑	6.26	5.56
10.45	10.02	Ankunft	Rückers-Reinerz	Abfahrt	6.05	5.35

Es gelangen nur Fahrkarten 2.—4. Wagenklasse zur Ausgabe. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine dieser neuen Verkehrsstellen geeignet.

Die im Verkehr mit Nieder-Alt-Wilmsdorf, Alt-Heide und Rückers-Reinerz der Frachtberechnung für den Binnen-Güterverkehr zu Grunde zu legenden Frachtsätze und Entfernungen — letztere gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren — enthält der bereits am 1. Oktober d. J. erschienene neue Gütertarif für den Binnenverkehr nebst Anhang. In den Ausnahmetarif 5 für Steine sind die Station Rückers-Reinerz und die Haltestelle Alt-Heide als Versandstationen aufgenommen worden.

Die Ausnahmefrachtsätze für Kohlen sind in dem gleichfalls am 1. Oktober d. J. herausgegebenen Nachtrag IV zum Lokal-Kohlentarife enthalten.

Die Frachtsätze für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren enthält der Deutsche Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren vom 1. April 1890.

Breslau, den 10. Dezember 1890. (2711)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

In Folge Dammrutschung ist die Eisenbahnstrecke Dramburg - Falkenburg zwischen km 24,4 und 24,6 seit dem 4. d. Mts. Morgens 8 Uhr unfahrbar. Voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung unbestimmt.

Bromberg, den 8. Dezember 1890. (2712)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der am 24/11. d. J. eingestellte Güterverkehr in der Strecke Bruckstrasse - Elbogen der Lokalbahn Elbogen-Neusattel wurde am 25/11. d. J. wieder aufgenommen, und der vom 24/11. d. J. eingestellt gewesene Güterverkehr in der Strecke Jinec-Cenkau Linie Protivin-Zditz wurde am 1 d. Mts. wieder aufgenommen.

Wien, am 3. Dezember 1890. (2713)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Der infolge eingetretener Hochwasserschäden in der Streke Mostau Nebanitz-Tirschnitz eingestellte Gesammtverkehr wurde am 7. Dezember d. J. wieder aufgenommen. Der regelmässige Wagenlauf war jedoch wegen der Weiterbeförderung der während der Verkehrsunterbrechung angehäuften Massengüter noch bis incl. 10. Dezember d. J. behindert.

Prag, am 10. Dezember 1890. (2714)
Die Generaldirektion.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Vom 13. d. Mts. ab wird auf der Weimar-Geraer Eisenbahn der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Weimar, am 11. Dezember 1890. (2715)
Die Direktion.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft. Auf der Dortmund-Enscheder Eisenbahn wird Freitag den 12. Dezember d. J. Mittags 12 Uhr der Güter- und Personenverkehr in vollem Umfange wieder aufgenommen. Die Personenzüge verkehren dann wieder nach dem vom 1. Oktober d. J. ab eingeführten Fahrplan.

Dortmund, den 11. Dezember 1890. (2716)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Eröffnung des Haltepunktes Neuhof i. d. M. für den Wagenladungs-Güterverkehr und für den Viehverkehr sowie Einführung von Ausnahmesätzen für gebrannte Steine nach Berlin. Am 15. Dezember d. Js. wird die bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehr dienende Station Neuhof i. d. M. auch für den Wagenladungs-, Güter und Viehverkehr eröffnet.

Mit demselben Tage kommen für die Beförderung gebrannter Steine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Neuhof i. d. M. nach den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, sowie die betheiligten Güter abfertigungsstellen.

Berlin, im Dezember 1890. (MG2717
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güterverkehr. Am 15. Dezember d. J. wird die Haltestelle Frauenwaldau auch für den allgemeinen Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet. Die Frachtsätze berechnen sich nach den im Gütertarif für den Binnenverkehr vorgesehenen Entfernungen. Die ziffermässigen Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zwischen Frauenwaldau und den Stationen der Strecke Breslau-Stettin, sowie die Ausnahmefrachtsätze für Kohlen von den oberschlesischen Gruben nach Frauenwaldau sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie im Verkehrsbüreau zu erfragen. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie die Ver- und Entladung von Sprengstoffen bleibt auf dieser Haltestelle ausgeschlossen. An demselben Tage werden ferner die Stationen Primkenau und Kotzenau und die Haltestellen Dohna, Perselund Woltersdorf der Strecke Waltersdorf-Reisicht auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Frachtsätze sind in dem Gütertarif für den Binnenverkehr ebenfalls bereits enthalten.

Breslau, den 11. Dezember 1890. (2718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen, Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 13. Dezember d. J. treten zwischen Leipzig, Eilenburger und Thüringer Bahnhof, und einigen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Erfurt ermässigte Entfernungen in Kraft, welche bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 10. Dezember 1890. (2719)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung des Güterverkehrs S. VII.)

Nr. 23. Jahrgang 1890. **Berlin,** am 13. Dezember 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	2	—	eis. Röhren —	40	1	Osterode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
2	A B	—	1	Pack	Obstkörbe —	4,5	2	Halle a/S.	„	
3	A G	130	1	Kiste	Schaumwein —	135	3	München C.	Bayerische Stsb.	bez.: Oberau-München.
4	A H	10	1	Korb	Porzellan —	101	4	Moringen	K. E.-D. Hannover	
5	A H S	742	1	Sack	Hufnägel —	102	5	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
6	{ A M / P L }	4	1	Bütte	leer —	13	6	„ „	„	bez.: Mainz.
7	A P	—	2	Körbe	Eisenwaaren —	143	7	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
8	A S	8237	1	Kiste	Satzkisten —	21	8	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	beschr.: „Zittau“; bei Bodenrevision.
9	A W	780	1	„	leer —	26	9	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
10	B	5	1	Ring	Eisendraht —	32	10	{ Barmen-Rittershausen }	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
11	B	6379	1	Stab	Eisen —	18	11	Hattingen	„	
12	B	2908	1	Sack	Kaffee —	60	12	Leipzig	Sächsische Stsb.	
13	B	434	1	—	{ Eisenplatte (75 cm lg., 14 cm breit) }	3	13	Lage	K. E.-D. Hannover	beschr.: Oldenburg.
14	B	1	1	Kiste	leer —	6	14	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
15	B B	2502	1	„	gefüllt —	39	15	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
16	{ B D G / A M }	606	1	Fass	Wein —	135	16	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
17	B S	1534	1	—	Eisen —	13,5	17	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
18	{ B S C / B K }	1	1	Sack	Bimstein —	37	18	Karthaus	Linksrh. Köln	
19	C	432	1	Kiste	leer —	15	19	Nierstein	Hessische Ludwigsb.	bez.: Wiesbaden-Nierstein.
20	C	1/3	3	Käfige	leer —	53	20	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
21	C B	357	1	Kiste	? —	78	21	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
22	C F B	4334	1	Ballen	Schnittwaare —	32	22	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
23	C N	3152	1	Kiste	gefüllt —	25	23	Wörrstadt	Hessische Ludwigsb.	
24	C W	2665	1	Pack	Besen —	—	24	Eger	Bayerische Stsb.	bez.: Pilsen.
25	D A B	1101	1	Bierfass	leer —	—	25	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: Dortmund.
26	D M	2960	1	Sack	Tampico —	52	26	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
27	E	—	1	Kiste	Gusswaaren —	20	27	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
28	E	6849	1	„	gefüllt —	34,5	28	Augsburg	Bayerische Stsb.	bez.: Augsburg; verschnürt u. plombirt (PlombeTT).
29	F	36	1	Kollo	Guss —	7	29	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
30	F	6644	1	Kiste	Käse —	42	30	„ „	„	
31	F	8123	1	„	? —	72	31	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
32	F	{ 74 u. 76 }	2	Säcke	Kartoffeln —	104,5	32	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
33	F F C	—	1	Ballen	Rosinen —	25	33	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
34	F H G	8986	1	Kiste	{ angesetzter Heidelbeer in Flaschen }	50	34	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
35	F S	—	2	Ballen	Lumpen —	{ 95 u. 122 }	35	Spittelndorf	K. E.-D. Berlin	auf freier Strecke gefunden.
36	G	1888	1	Fass	leer —	8	36	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
37	G	—	1	Sack	Stroh —	4	37	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
38	{ [G] }	713	1	Kiste	? —	29	38	Neustadt i/H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Elberfeld, beschr.: Neustadt i.H.
39	G K	—	4	Fässer	leer —	560	39	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
40	G M B	100, 4849, 4850	3	Kisten	leer —	266	40	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez.: Berlin / Coburg 15/11. bei Bodenrevision.
41	G N	718	1	Korb	ansch. Naphta —	73	41	Bünde	K. E.-D. Hannover	
42	G N S	4348/49	2	Kisten	Schmirgel —	258	42	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Simbach-München Centr. bez.
43	G S	10	1	Kiste	gesalzene Därme —	207	43	München C.-B.	Bayerische Stsb.	
44	G V	6653	1	„	? —	82	44	Nymegen	Niederländ. Stsb.	
45	H A	—	1	Rolle	Hopfensack, leer —	14	45	Augsburg	Bayerische Stsb.	
46	H E	341	1	Ballen	halbgebleicht. Garn —	105	46	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
47	H L	9066	1	Kollo	Gewichtstein —	10	47	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
48	H M	7	1	Stück	Blech —	4	48	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
49	HK	3	1	Sack	getrocknete Brot- und Semmelstücken	20	49	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
50	H P	15370	1	Ballen	? —	48	50	Amsterdam W. p.	Niederländ. Stsb.	
51	H R	2675	1	Kiste	leere Flaschen —	33	51	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
52	H R	445	1	„	? —	77	52	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
53	J B	266	1	Fass	leer —	20	53	Frankfurt a/M. H. L. Bhf.	Hessische Ludwigsb.	
54	J B	—	1	Sack	Helmen	—	54	Immenstadt	Bayerische Stsb.	
55	J B	6706	1	Kiste	hölz. Cigarrenformen	109	55	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
56	J D B	2797	1	Korb	Eisenwaaren —	94	56	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	bez. Gernsheim-Nierstein.
57	J E	62	1	Fässchen	leer —	21	57	Nierstein	Hessische Ludwigsb.	
58	J F C	158	1	Kiste	? —	197	58	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
59	J H S	—	9	Säcke	Gerste —	—	59	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
60	„	—	1	Sack	„ —	—	60	„	„	
61	„	—	1	„	„ —	18	61	„	„	
62	„	—	1	„	„ —	—	62	„	„	
63	„	—	1	„	„ —	—	63	„	„	
64	„	—	1	„	„ —	—	64	„	„	
65	„	—	1	„	„ —	—	65	„	„	
66	„	—	1	„	„ —	—	66	„	„	
67	„	—	4	Säcke	„ —	288	67	„	„	
68	„	—	1	Sack	„ —	—	68	„	„	
69	„	—	2	Säcke	„ —	—	69	„	„	
70	J J & J K	2	1	Sack	Kartoffeln —	51	70	Bonn	Linksrh. Köln	
71	J K	10	1	Kiste	leer —	68	71	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	bez. Friesenheim.
72	J K N	6629	1	Säckchen	Lorbeerblätter —	7	72	Nierstein	„	
73	J L	6242	1	Kiste	Kerzen —	?	73	Frankfurt a/M. O.	„	
74	J M	90	1	„	gefüllt —	8	74	Mainz G.-E.	„	
75	J S C M	12	1	Lattenkiste	— —	58	75	Güterverwalt. Hamburg	Lübeck-Hamburger	
76	J T F	9	1	Fass	leer —	—	76	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Heide N.-Hamburg.
77	J W	129	1	Kiste	leer —	25	77	Frankfurt a/M. H. L. Bhf.	Hessische Ludwigsb.	
78	K	2	1	„	? —	52	78	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
79	K	2650	1	Sack	Kaffee —	60	79	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
80	K	62899, 62900	2	Kisten	? —	49	80	Bornheim	Hessische Ludwigsb.	bez. N. N. Magdeburg.
81	K F	2142	1	Sack	gefüllt —	50	81	Mainz G.-E.	„	
82	K M G	2913	1	Kiste	gefüllt —	8	82	„	„	bez. Mainz.
83	K P E V	—	1	—	Schrauben-Kuppelspindel nebst 2 Schrauben-Kuppelhängeeisen	14	83	Königstein	Sächsische Stsb.	im Wagen 11665 Elberfeld vorgef.
84	K & St	960	1	Pack	Rübenheber —	6	84	Nierstein	Hessische Ludwigsb.	
85	L	685	1	Kistchen	altes Eisen (?) —	87	85	Heidenheim	Württemb. Stsb.	
86	L	—	1	Pack	Düten —	15	86	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	
87	L C	4709	1	Kiste	leer —	16	87	„	„	
88	L F & B	8491	1	„	? —	32	88	Dresden N. II Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
89	L K	—	1	—	Strohsack —	11,5	89	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
90	L N	3436/39	4	Pack	Papier —	315	90	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
91	L S	727	1	Ballen	Holzschuhe mit Lederbes.	34	91	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
92	M	15	1	Sack	Graupen und ungesp. Flachs	36	92	Barmen	„	
93	M B	56/57	2	Pack	leere Säcke —	58	93	Stralkowo	K. E.-D. Bromberg	
94	M B	198	1	Fass	ansch. Oel —	229	94	Güstrow	Meckl. Friedr.-Frzb.	bekl. von Leipzig.
95	MF	—	1	Kiste	? —	96	95	M.-Gladbach a. Sp.	Linksrh. Köln	
96	M G	1842	1	„	Wein —	29,5	96	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	M S	2814	1	„	Christbaumverzierung	25	97	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
98	M S	4821	1	„	leer —	11	98	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
99	M W C	388	1	Ballot	gefüllt —	144,5	99	Augsburg	Bayerische Stsb.	Augsburg überschr.
100	O	4	1	Fass	Wein —	66	100	Bickenbach	Main-Neckarbahn	
101	P	15	1	Sack	Felle —	17	101	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
102	P A	—	2	—	Spannketten —	—	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	P S	21	1	—	Kette —	15	103	Altona/Ottensen	„	
104	R	I	1	Kollo	12 eis. Lanzen (Ausschuss)	23	104	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
105	R	—	1	Pack	Messing (Ofengeländer)	4,5	105	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
106	R C	6030	1	Kiste	Zündblättchen —	26	106	Warburg	K.E.-D. Elberfeld	
107	R G	17499	1	„	? —	23	107	Dresden N. II Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
108	R S	175	1	Koffer	— —	—	108	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	in grau Leinewand.
109	R W	24	1	Pack	Müllschippen —	1,5	109	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
110	S	—	1	—	eis. Deckelring —	5	110	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
111	S	20	1	Sack	Betten —	55,5	111	Breslau Märk.	K. E.-D. Berlin	*)
112	S	1	1	—	Schrankaufsatz —	—	112	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
113	S A G	10824	1	Kiste	Mörser aus Marmor mit Becher	20	113	Augsburg	Bayerische Stsb.	Göblitz bez.
114	S B	822	1	„	? —	65	114	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	bez: Mainz.
115	S B	10360	1	„	— —	69	115	Asch	Bayerische Stsb.	Böhm. Skalitz 16/10.
116	S B	15	1	„	Bücklinge —	5,5	116	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
117	S E	1554	1	„	leer —	8	117	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
118	S F	—	1	Ballen	Lumpen —	82	118	Haynau	K. E.-D. Berlin	auf freier Strecke gef.
119	S J	7	1	„	Auswandererеffekten	32,5	119	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
120	S J	—	1	Kistchen	Aufsätze für Kleiderständer	4	120	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
121	S F R	32862	1	Fass	Seife —	14	121	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
122	S L	100	1	Rolle	Packtuch —	54,5	122	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
123	S T	228	1	Fass	leer —	7	123	Zabern	Elsass-Lothring.	
124	T	—	1	—	Ventil —	8	124	Minden	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
125	T F S	—	1	Kiste	? —	7	125	Hasselt	Grand Central Belge	
126	T H	511	1	Fass	leer —	12	126	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
127	V V	5878	1	Kiste	leer —	6	127	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	beschr.: Schneider-Mainz.
128	W	2	1	Sack	Zucker —	50	128	Nieder-Saulheim	Hessische Ludwigsb.	
129	W	6280	1	„	ansch. Kaffee —	86	129	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
130	W	—	1	Bund	Winkeleisen —	11,5	130	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
131	W B Z	5960	1	Kiste	Eisenwaaren —	80	131	Vlissingen Hafen	Niederländ. Staatsb.	
132	W D	—	1	—	Tisch, viereckig, alt	42	132	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
133	W J	38	1	Fass	leer —	14	133	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
134	W M	4	1	—	eis. Stange —	8	134	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
135	W P	I	9	Kolli	Bandagen —	340	135	Strassburg	Elsass-Lothring.	
136	W S	—	2	„	Flacheisen —	9	136	Traben-Trarbach	Linksrh. Köln	
137	W S	—	1	Kiste	gefüllt —	24	137	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	
138	W S H B	393	1	„	? —	114	138	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
139	Z Z	166	1	„	Margarin —	30	139	Holzminden	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
140	C. Aschenberg Gogarsen	—	1	Kübel	Schmalz —	28	140	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
141	Baumann	—	1	Sack	Betten —	16	141	Döllens-Radung	K. E.-D. Bromberg	
142	Bömke & Hueck	14124 5885	2	Fässer	leer —	—	142	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
143	Burbach N P	10	1	Stück	I Eisen —	9	143	Benfeld	Elsass-Lothring.	
144	Chauffart	—	1	Packet in Papier	? —	1,5	144	Mariembourg	Grand Central Belge	
145	Clausen	—	1	Geb.	leer —	—	145	Kiel	K. E.-D. Altona	
146	A. D. Deger	22 25 29	3	—	Decken —	?	146	Roosendaal	Niederländ. Staatsb.	
147	Derbais	—	1	Ballen	? —	9	147	Gheel	Grand Central Belge	
148	Dortmunder Brauereigesellschaft	15540	1	Fass	Bier —	76	148	Ratingen	K. E.-D. Elberfeld	
149	Ehrenfeld	4322	1	Kiste	gefüllt —	28	149	Bonn	Linksrh. Köln	
150	A K F M Frankfurt	824 3049	1	—	gefüllter eis. Kohlensäurebehälter	?	150	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	auf Grund Bezettelung erhalten.

*) Aus Wag. 6127 Köln rechtsrh. vom Zuge 2377 am 19./11. 90 überzähl. entl.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
151	Frankfurt	16	1	Schliesskorb	leer	—	5	151	Frankfurt a/M. Gepäckabfert.	Main-Neckarb.	
152	Freyeisen	3114	1	Fass	gefüllt	—	130	152	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
153	Gustav Friedrich	—	1	Sack	Kleider u. Betten	—	24	153	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
154	A. Frühauf	—	1	Geb.	leer	—	—	154	Kiel	K. E.-D. Altona	
155	L. Höhnke	—	1	Fass	ohne Deckel, leer	—	5	155	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
156	Von Kunstmühle an Hoggenschaller in Kain	—	1	Pack	Säcke	—	—	156	Oettingen	Bayerische Stsb.	
157	Kirchner in Traidendorf	—	1	Kiste	leer	—	2	157	Nürnberg C.	„	
158	Kleppner	—	100	Säcke	Gerste	—	10130	158	München Ostbhf.	„	
159	Lemaise	—	1	Packet	?	—	2	159	Walcourt	Grand Central Belge	
160	Marlior	—	1	„	?	—	11	160	Florennes S./M.	„	
161	Natalis	75 35 94 92 49 46 38	7	—	Decken	—	?	161	Rotterdam/Maas	Niederländ. Stsb.	
162	Hedw. Prodleck	—	1	Packet	neue Körbe	—	8	162	Torgau	K. E.-D. Erfurt	bez. Löwen 20/11.
163	K P E V Ponarth	—	2	—	Kugellaternen	—	—	163	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
164	Rodelet	—	1	Packet	eiserne Röhren	—	10	164	Ham-sur-Heure	Grand Central Belge	
165	Schwarzschild Hartig	19204	1	Kiste	Cichorien (Hauswald-Kaffee)		65,5	165	Niederrad	Hessische Ludwigsb.	bez. Niederrad
166	H. Senot Courtrai	—	2	—	Kalkdecken	—	30	166	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
167	Sterck	4	1	Packet	?	—	2,5	167	Lanaeken	Grand Central Belge	
168	Stuttgart Frankfurt Dieburg	2	1	Koffer	unbekannt	—	45	168	Frankfurt a/M. Gepäckabfert.	Main-Neckarb.	
169	Supérieure	—	1	Packet	?	—	3	169	Louvain	Grand Central Belge	
170	Unna	—	1	Pack	4 Auftragebretter	—	7	170	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
171	V. Jerauvera	—	1	Packet	?	—	1,5	171	Heyst op den Berg	Grand Central Belge	
172	Vetschau	—	2	Ballen	Läufer	—	—	172	Sponholz	Meckl. Friedr. Frzb.	
173	Villers	—	1	Fass	leer	—	5	173	Hasselt	Grand Central Belge	
174	V. Vondes	—	1	Korb	leer	—	4	174	Heyst op den Berg	„	
175	O A Westensee	1	1	hölzern. Koffer	?	—	—	175	Rendsburg	K. E.-D. Altona	Gepäck 21.
176	P. Widminnen (Bleistift)	—	4	Buttertonnen	neu, leer	—	26,5	176	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
177	—	I	1	Kiste	—	—	27,5	177	Augsburg	Bayerische Stsb.	Nürnberg-Augsburg bez.
178	weiss	1	1	Kollo	Ofentheil	—	9	178	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
179	—	26 × 5	1	Bund	Bandeisen	—	25	179	Goslar	„	
180	—	99	1	Kollo	Klappstuhl	—	7	180	Betenbrück	K. E.-D. Hannover	bekl. v. Golzow nach Betenbrück.
181	—	220	1	Koffer	?	—	?	181	Zevenaar	Niederländ. Stsb.	alter Zettel Heiligen Stadt-Erfurt.
182	—	226	1	Kiste	Hefe	—	5	182	La Roche	Grand Central Belge	
183	—	424	1	Korb	Bindfaden	—	105	183	Köln G.	Linksrh. Köln	
184	—	5567	1	—	Gusstheil	—	13	184	Armsheim	Hessische Ludwigsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:						
185	// weiss	—	8	Stangen	Flacheisen	—	280	185	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
186	roth —	—	1	—	Riemenscheibe	—	59	186	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
187	Strich III weiss	—	2	Bunde	Bandeisen	—	49	187	Neidenburg	K. E.-D. Bromberg	
188	5 Stck. mit weissem u. 1 Stck. mit rothem Strich	—	6	Stück	Roststäbe	—	—	188	Illowo	„	
189	X schwarz	—	2	—	gusseis. Ofentheile	—	4	189	Cüstrin-Vorst.	„	
190	×	—	1	Packet in Leinen	Eisenwaaren	—	42	190	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
191	×	—	3	—	gusseis. Röhren	—	23	191	Köln G.	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
192	AL	5911	1	Kiste	leer	8	192	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevis.
193		7484	1	Ballen	Federn	15	193	Lippstadt	„	
194	A J	3941	1	„	Wolle	170	194	Bettingen	Wilh.-Luxemb. B.	
195		—	1	Packet	leere Säcke	13	195	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
196	JBS.	1672	1	Ballen	?	23	196	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	bez. Berlin-Mainz
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
197	—	—	1	—	Aufsatz zu einer Kinderspielkarre	0,25	197	Güstrow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
198	—	—	1	Bund	Bandeisen	48	198	Leutershausen	Bayer. Staatsb.	
199	—	—	3	—	Bettstellen	—	199	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
200	—	—	1	Sack	weisse Bohnen	43	200	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
201	—	—	2	—	tannene Bretter 4 m lang, 30 cm br.	?	201	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	am 25./11. auf der Strecke gef.
202	—	—	1	—	neuer Buffer	—	202	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	—	1	Deckel	aus verz. Eisenblech (Durchm. 40 cm)	1	203	Altona (Ottensen)	K.-E.-D. Altona	
204	—	—	1	—	eiserne Drehkurbel	—	204	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
205	—	—	1	Bund	Eisen	7	205	Strassburg	Elsass-Lothring.	
206	—	—	1	—	T Eisen	22	206	Bedburg	Linksrh. Köln	
207	—	—	1	—	Eisenblech	30	207	Wildemann	K. E.-D. Magdeburg	
208	—	—	1	Ring	Eisendraht	18	208	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
209	—	—	1	—	Eisenstange	—	209	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
210	—	—	1	—	Eisenstange	1,5	210	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
211	—	—	1	Fass	leer	20	211	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
212	—	—	4	Stück	eis. Fassbänder	7	212	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
213	—	—	2	Matten	Feigen	?	313	Crefeld	Linksrh. Köln	
214	—	—	1	Korb	ger. Fische	?	214	Wilster	K. E.-D. Altona	
215	—	—	1	Kiste	l. Flaschen	50	215	Berlin H.-B.	„	
216	—	—	2	—	verzinnte Gasröhre	30	216	Euskirchen	Linksrh. Köln	
217	—	—	1	Sack	Gerste	70	217	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
218	—	—	1	—	Gewichtstein	12	218	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
219	—	—	1	Sack	Holz	30	219	Berlin H.-B.	K. E.-D. Altona	
220	—	—	8	—	lebende Hühner	—	220	Weissenburg	Elsass-Lothring.	
221	—	—	1	—	Kaffeebrenner	1	221	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
222	weiss. Strich	—	4 1	— Bund	kl. Kammräder Kammräder	19	222	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevis.
223	—	—	1	Sack	Kartoffeln	63	223	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	„	Kartoffeln	53	224	Darmstadt	Hess. Ludwigsb.	
225	—	—	1	—	Karpenterleitung	—	225	Leipzig (Eilbg. Bhf.)	K. E.-D. Erfurt	
226	—	—	1	—	Kette	1	226	Coethen	K. E.-D. Magdeburg	
227	—	—	1	Pack	leere Körbe	32	227	Bensheim	Main-Neckarb.	
228	—	—	1	—	Kupferstange (2,69 cm lang, 24 mm breit, 5 mm dick)	3	228	Minden	K. E.-D, Hannover	auf der Umladebuhne gefunden.
229	—	—	1	Bund	Langeisen	57	229	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	19	—	Latten	—	230	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
231	—	—	1	Korb	Mineralwasser	60	231	Aachen	Linksrh. Köln	
232	—	—	1	—	Ofenrohr (Knie)	—	232	Bodenfelde	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	Sack	Pflaumen	71	233	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	Kollo	Rahmen v. Eisenblech	4	234	Worms	Hess. Ludwigsb.	
235	—	—	1	—	eis. Rohr	2	235	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	c. 30 cm lang.
236	—	—	3	—	verz. eis. Rohre	—	236	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
237	—	—	1	—	gebrauchter Rohrstuhl	—	237	„	„	bei Bodenrevision.
238	—	—	5	Barren	Rothguss	50	238	Stumsdorf	K. E.-D. Magdeburg	
239	—	—	1	Gbd.	Rundeisen	57	239	Hanau W.	Hess. Ludwigsb.	
240	—	—	1	Packet	leere Säcke	12	240	Couvin	Gr. Centr. Belge	
241	—	—	1	Sack	Säcke	6	241	Stadtoldendorf	K. E.-D. Magdeburg	
242	—	—	2	Säcke	leer	2	242	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
243	—	—	1	—	grünlackirter Sackkarren	—	243	Oberndorf-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	
244	—	—	1	—	Sackkarre	—	244	Olsberg	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	Fass	Sauerkraut	160	245	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
246	—	—	1	—	eis. Schieber	11	246	Brandenburg	K. E.-D. Maedeburg	
247	—	—	1	Bund	Schrauben	5	247	Oebisfelde	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
248	—	—	1	Sack	Schuhleisten	45	248	Vlissingen Hafen	Niederl. Stsb.	
249	—	—	1	Pack in grau Papier	Schwefel	1	249	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
250	—	—	1	Stange	Stahl	8	250	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
251	—	—	1	Bund	Stahl	53	251	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	—	Standbaum	—	252	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
253	—	—	1	—	hölz. Standbaum	—	253	Berlin P.	„	
254	—	—	1	Bund	eis. Stangen	12	254	Ulm	Württemb. Stsb.	am 10/11. auf d. Strecke gefunden.
255	—	—	1	Parthie	Steinkohlen	ca. 425	255	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
256	—	—	4	—	Taue	—	256	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
257	—	—	1	—	Treppenstuhl	—	257	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
258	—	—	2	—	Wagenachsen u. Schrauben	7	258	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
259	—	—	1	—	Wagenplan	—	259	Goslar	„	
260	—	—	1	Bund	geschälte Weiden	7	260	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
261	—	—	1	Rohr	Zink mit Messingegewinde	—	261	Oberndorf-Schweinf.	Bayerische Stsb.	alt, mit gebrochener Messingmuffe.
262	—	—	1	Pack	12 Zinkeimer	21	262	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
263	—	—	1	Sack	Zucker	100	263	Niederolm	Hess. Ludwigb.	

11. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	20	2	Bund	Garn	22	1	Rothkosteletz	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 29./11
2	A G	16/18	1	Verschlag	Maschinentheil	15	2	Altpaka	„	„ 23/11.
3	B S / G J	—	1	Ballen	unbekannt	117	3	Deutschbrod	„	„ 24/11.
4	D L K	1/3	3	Fässer	unbekannt	611	4	Tetschen	„	„ 30/11.
5	B G E H / M B C	1	1	Fass	unbekannt	197	5	„	„	„ 30/11.
6	F	7215	1	Ballen	leere Säcke	17	6	Wien	„	„ 7/11.
7	F H B S	2515	1	Fass	Spiritus	62	7	Tannwald	„	„ 29/11.
8	H	4	1	Ballen	alte Bettfedern	34	8	Iglau	„	„ 29/11.
9	H	1	1	Fass	leer	16	9	Oberhollabrunn	„	„ 15/11.
10	H	15	1	Ballen	Garn	232	10	Mastig	„	„ 25/11.
11	J	1	1	Korb	unbekannt	9	11	Vietat Privor	„	„ 16/11.
12	L	9	5	Ballen	Jute	158	12	Reichenberg	„	„ 27/11.
13	M	180	1	Blechflasche	Oel	5,5	13	Prag	„	„ 18/11.
14	N	1/6	6	Stück	nasse Häute	272	14	Königinhof	„	„ 30/11.
15	P	56	1	Koffer	unbekannt	35	15	Reichenberg	„	„ 27/11.
16	R R	882	1	Kiste	unbekannt	129	16	Reichenau i. B.	„	„ 17/11.
17	T H S	2863	1	„	unbekannt	90	17	Rothkosteletz	„	„ 25/11.
18	W	2	10	Fässer	Heringe	50	18	Znaim	„	„ 12/11.
19	Brenditz	—	4 / 1	Stück / „	leere Milchkannen / leere Milchkannen	31	19	Oberhollabrunn	„	„ 13/11.
20	S D / Cognac / D R L	—	1	Fass	Flüssigkeit	40	20	Josefstadt	„	„ 30/11.
21	Rotter	16	1	Bund	Garn	11	21	Parschnitz	„	„ 13/11.
22	Selikowsky Leitmeritz	—	1	Ballen	leere Säcke	28	22	Prag	„	„ 20/11.
23	Ukawo	—	1	„	leere Säcke	15	23	Jungbunzlau	„	„ 12/11.
24	Weyerbug	—	1	—	leere Milchkannen	8	24	Oberhollabrunn	„	„ 26/11.
25	—	18	1	Fass	Gurken	5	25	Reichenberg	„	„ 24/11.
26	—	5891/3 / 6126/28	3 / 3	Fässer / „	Petroleum	540 / 540	26	Wisocan	„	„ 25/11.
27	—	—	1	Stück	eis. Brückenbestandtheil	10	27	Kolin	„	„ 24/11.
28	—	—	2	Säcke	Erdäpfel	143	28	Prag	„	„ 3/11.
29	—	—	3	Stück	Falzplatten	—	29	Königgrätz	„	„ 25/11.
30	—	—	3	Fässer	leer, alt	100	30	Prag	„	„ 7/11.
31	—	—	1	Bündel	Leinen	7	31	Pardubitz	„	„ 15/11.
32	—	—	1	—	Lochplatte	—	32	Königgrätz	„	„ 25/11.
33	—	—	4	—	Ofenfüsse	—	33	„	„	„ 25/11.
34	—	—	1	Kiste	gedörrte Pflaumen	133	34	„	„	„ 28/11.
35	—	—	1	—	Roste	—	35	„	„	„ 25/11.
36	—	—	1	Ballen	leere Säcke	34	36	Prag	„	„ 17/11.
37	—	—	1	„	leere Säcke	11	37	Kolin	„	„ 18/11.
38	—	—	1	—	Schlitten	—	38	Mittelwalde	„	„ 29/11.
39	—	—	1	Sack	Weizen	107	39	Prag	„	„ 14/11.
40	—	—	2	Säcke	Weizen	87	40	Smirik	„	„ 6/11.
41	—	—	1	Sack	Zwiebel	50	41	Prag	„	„ 7/11.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 1, Theil I. Vom 1. Februar 1891 neuen Stils ab werden die im I. und III. Nachtrag zu dem am 15/27. September 1889 gültigen Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 Theil I für Getreide u.s.w. enthaltenen Frachtsätze für Pillau um die nachstehenden Beträge pro Wagen von 10 000 kg (610 Pud) erhöht:

a) von Stationen der Morschansk-Sysraner Bahn:

Wernadowka 1 Kop., Batraki 7 Kop., Batraki-Anlegeplatz, Sysran, Repjewka, Praskowjino, Nikulino, Jewlaschewo, Kutznetzk, Sosjedka je 8 Kop., Nowospasskoje, Sjusjum, Tschadaajewka, Kanajewka, Leonidowka, Pensa, Ramsai, Wojeikowo je 9 Kop., Simantschina, Studenetz je 10 Kop., Titowo 13 Kop., Patschelma 17 Kop. und Baschmakowo 18 Kop.

b) von Stationen der Rjaschsk-Morschansk-Bahn.

Werda, Oserki je 1 Kop., Alexcewka-Remisowo je 12 Kop. und Kuiliki 14 Kop.

Bromberg, den 8. Dezember 1890. (2720)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Reichsbahnstation Mörchingen wird zum 15. d. Mts. in den direkten Güterverkehr des Westdeutschen Verbandes einbezogen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 7. Dezember 1890. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1891 gelangt auf unserer Bahn ein Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Verkehrskontrole hierselbst, Lindenstr. 29.

Stettin, den 2. Dezember 1890. (2722)
Direktion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. d. Mts. treten für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Libsic (Oe.U.St.E.G.) und den Sächsischen Stationen Aue, Borna, Döbeln, Freiberg i/S., Gauern, Greiz Bahnhof, Grünstädtel, Loitzsch-Hohenleuben, Mehltheuer, Mittweida-Markersbach, Oschatz, Pockau-Lengefeld, Scheibenberg, Schleiz, Seelingstedt, Stenn, Teichwolframsdorf, Waldenburg i/S., Waltersdorf b. Buchholz i/S., Wolfsgefärth und Wünschendorf neue Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 6. Dezember 1890. (2723)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Der nach unserer Bekanntmachung vom 11. November d. J. am 1. Januar k. J. zur Einführung kommende neue Tarif für den vorbezeichneten Verkehr ist nunmehr erschienen und zum Preise von 0,40 ℳ für das gemeinschaftliche Heft, 0,40 ℳ für das Heft 1, 0,60 ℳ für das Heft 2 und 0.50 ℳ für das Heft 3 bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

In den neuen Tarif sind Frachtsätze für Lindau nicht aufgenommen; für diese Station bleiben die bisherigen Frachtsätze bis auf Weiteres noch in Kraft.

Köln, den 9. Dezember 1890. (2724)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Oberhessisch - Bayerischer Verkehr. Mit Wirksamkeit vom 10. Dezember l. Js. gelangen für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes in Ladungen zu 10 000 kg von den Stationen Büdingen und Hungen nach Lindau ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Der Frachtberechnung sind die bestehenden Tarifentfernungen und die Frachtsätze des Spezialtarifs III der allgemeinen Kilometertariftabelle zu Grunde zu legen.

Giessen, den 11. Dezember 1890. (2725)
Generaldirektion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Jahresabonnementskarten pro 1891. Für das Jahr 1891 gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 nachfolgende Preise für Jahresabonnementskarten zur Fahrt mit allen fahrplanmässigen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen auf den Linien der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau - Sokal und Dembica-Rozwadow zur Einführung u. z.:

I. Jahresabonnementskarten für alle Strecken der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau - Sokal und Dembica-Rozwadow:

Preis einer Jahresabonnementskarte für die		
I.	II.	III.
Wagenklasse		
Gulden Oesterr. Whrg.		
400.—	300.—	200.—

II. Jahresabonnementskarten für beliebige Theilstrecken von mindestens 50 Kilometern auf den Linien der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn und den Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadow.

Für diese Jahresabonnementskarten gelangen nachstehende Gebühren zur Berechnung:

1. Grundtaxe.

für die I. Wagenklasse . . fl. 80.—
„ „ II. „ . . „ 60.—
„ „ III. „ . . „ 40.—

2. Zuschlag (per Kilometer).

vom	Klasse I.	II.	III.
	Kreuzer Oesterr. Whrg.		
1. bis zum 50. km	80	60	40
51. „ „ 100. „	76	57	38
101. „ „ 150. „	72	54	36
151. „ „ 200. „	68	51	34
201. „ „ 250. „	64	48	32
251. „ „ 300. „	60	45	30
301. „ „ 350. „	56	42	28
351. „ „ 400. „	52	39	26
401. „ „ 450. „	48	36	24
451. „ „ 500. „	44	33	22
501. „ „ 550. „	40	30	20

Den sich aus der Grundtaxe und vorstehenden Kilometerzuschlägen ergebenden Fahrpreisen wird eine ärarische Stempelgebühr von 2 kr. für je angefangene 50 kr. zugeschlagen und der betreffende Gesammtbetrag auf volle Gulden Oe. W. aufgerundet. Die höheren Zuschlagstaxen für die geringeren Entfernungen bleiben auch bei der Gebührenermittlung für weitere Distanzen aufrecht.

Stellt sich nach obigen Gebührensätzen der Preis einer Jahresabonnementskarte für Theilstrecken höher, als der Preis einer für die gleiche Wagenklasse lautenden Jahresabonnementskarte für alle Strecken, so kommt letzterer zur Einhebung.

Die im Nachtrag IX. zum diesseitigen Lokalpersonentarife vom 1. September 1876 enthaltenen Bestimmungen über die Benützung der Jahresabonnementskarten bleiben mit Ausschluss des alinea 2 sub Punkt 5 unverändert autrecht.

Die Bestellung der Jahresabonnementskarten kann entweder bei der eigenen Betriebs-Direktion in Lemberg oder bei einer der eigenen Stationen unter Einsendung des entfallenden Betrages und einer in Visitkartenformat des seinerzeitigen Inhabers der Karte angefertigten Photographie erfolgen.

Wien, den 7. Dezember 1890. (2726)
Generaldirektion.

Am 1. Januar 1891 wird die auf der Bahnstrecke Güldenboden-Allenstein zwischen Pr. Holland und Grünhagen gelegene Haltestelle Neuendorf-Friedheim tür den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund der Entfernungen des Kilometerzeigers und der Preistafel des Lokalpersonen-Tarifs für den Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 5. Dezbr. 1890. (2727)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“, sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 85 Stück normalen Hochbordwagen,
b) 969 Stück offenen Güterwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
c) 520 Stück Kokswagen von 15 000 kg Ladegewicht,
d) 560 Stück Kohlenwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
e) 4 435 Stück Rädersätzen für Wagen,
f) 10 670 Stück Flussstahl-Spiralfedern und 8 536 Stück Flussstahl-Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu je 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Wagen“ versehen, portofrei zu dem auf den 22. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 4. Dezember 1890. (2728)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 50 000 Unterlagsplatten aus Flussstahl soll vergeben werden. Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar zu beziehen, Angebote bis zum 16. Dezember d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 4. Dezember 1890. (2729)
Gr. Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 7500 Stück mit Zinkchlorid zu imprägnirenden Buchenschwellen für das Jahr 1891 ist zu vergeben. Die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ bezogen werden. Angebote sind bis zum 16. d. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 3. Dezember 1890. (2730)
Gr. Direktion.

Main-Neckarbahn. Die Anlieferung der in der Zeit vom 1. Januar 1891 bis 1. Juli 1891 für die diesseitige Bahn erforderlichen Lokomotivkohlen (beste gemischte Förderkohle mit ungefähr 50% Stücken nicht unter Faustgrösse) soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Zu liefern sind wöchentlich circa 10 Doppelwagen zu je 10000 kg.

Die für diese Lieferung maassgebenden Bedingungen sind von unserem Sekretariat gegen portofreie Anfrage für 40 ₰ erhältlich.

Angebote mit der Aufschrift:
„Lokomotivkohlenlieferung bis 1. Juli 1891 betreffend",
sind bis zum 29. Dezember d. J., 11 Uhr Vormittags portofrei einzusenden. Dieselben sollen versiegelt sein und enthalten:

1. Den Preis pro Tonne frei Waggon-Zeche;
2. die Zechenfracht;
3. die Fracht bis Darmstadt M. N. E.;
4. Nachweise über die Heizkraft der Kohle.

Die Beförderung soll, sofern über Frankfurt dieselben Frachtsätze wie über eine andere Linie hierher bestehen, über Frankfurt und Main-Neckarbahn stattfinden.

Zu der angegebenen Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden und sind die Bewerber eingeladen derselben anzuwohnen. (2731)

Darmstadt, den 2. Dezember 1890.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Verding von Tender- und Wagenradreifen. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen 4500 Tender- und Wagenradreifen sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 9 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstr. Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet
am 23. Dezember 1890,
Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Januar 1891.

Magdeburg, den 8. Dezbr. 1890. (2732)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Metallen, Röhren und Draht. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen: 150000 kg Schweiss- und 140000 kg Flusseisenbleche, 1425 Tonnen Winkel-, Stab-, Roststab-, Band-, Feinkorn-, Niet- und Sprengringeisen (darunter 290 Tonnen Stabeisen aus Flusseisen), 14500 Stück schweisseiserne Siederöhren, 3500 m eiserne Gasröhren, 11000 kg Kupferröhren, 8400 kg Kupferblech, 1300 kg Messingblech, 33000 kg Stangenkupfer, 1400 kg Kupfer- und Messingdraht, 4100 kg Eisen- und Stahldraht, 4800 Tafeln Weissbleche, 3200 kg Zinkblech, 7000 kg Antimon, 1900 kg Walzblei, 15000 kg Blockblei und 2700 kg Blockzink sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 26 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstr. Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Bewerber, welche Kupferröhren, Gasröhren und Draht anbieten wollen, haben dies wegen Verabfolgung des hierzu erforderlichen Preislistenformulars in der Anforderung besonders anzugeben.

Die Eröffnung der Angebote findet
am 30. Dezember 1890,
Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Januar 1891.

Magdeburg, den 5. Dezbr. 1890. (2733)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialenabfälle, als: Schweisseisen, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Eisenblech, Radreifen, Gusseisen, Locomotivfeuerbüchseu (Flussstahl), Hartgussräder, grosse, Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Abfälle, Dreh- und Bohrspähne, gusseiserne und messingene, Eisenschienen und Schienenenden — sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserm Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 8. Dezbr. 1890. (B2734)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf einer Dampfmaschine.

Eine in der Betriebswerkstätte der Main-Neckar-Bahn in Heidelberg entbehrlich gewordene 7pferdige Hochdruckdampfmaschine, System Saulnier, welche auf Verlangen z. Zt. noch in Betrieb gesetzt werden kann, soll sammt der dazu gehörigen 12 m langen und 59 mm dicken Transmissionswelle nebst den Fundamentquadern verkauft werden.

Reflektanten wollen schriftliche Angebote portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf eine Dampfmaschine" versehen, bis zum 20. d. Mts., Vormittags 9 Uhr, an den Unterzeichneten einreichen.

Heidelberg, 2. Dezember 1890. (2735)
Der Werkstättevorsteher.
Jehle.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Dr. Eugen Schaal's patentirtes Antioxyd, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 99. Zeitung des Vereins 1890.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Rauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 30.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Dezember 1890.

Inhalt:

Reform des Personentarifs.

In Nr. 93 S. 910 d. Ztg. sind die vom „Berl. Act." gebrachten Vorschläge Bayerns über die künftigen kilometrischen Einheitssätze im Personenverkehr wiedergegeben. Danach soll an dem bestehenden System im wesentlichen festgehalten und eine Preisermässigung ins Werk gesetzt werden, welche für die einfache Fahrt in der

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	%	%	%
im Schnellzug	23,08	29 69	33,33
und im Personenzug . .	25,—	33,96	41,18

beträgt.

Die Preise in den niederen Klassen sollen also erheblich mehr herabgesetzt werden, als die in den oberen Klassen, und es sollen die Unterschiede in den Preisen der verschiedenen Klassen daher noch verhältnissmässig grösser werden als bisher.

Es erscheint fraglich, ob ein derartiges Vorgehen für richtig erachtet werden könnte. Ist denn die Leistung der Eisenbahn, die einen Reisenden in der I. Klasse, z. B. von Frankfurt nach Berlin, befördert, thatsächlich dreimal so viel werth, wie der Transport eines Reisenden in der III. Klasse? Wird die Ausstattung der Wagen der unteren Klassen nicht eine immer bessere, werden nicht auch die Wagen der III. Klasse durch Anbringung von Retiraden, Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen immer schwerer? Lehrt die Erfahrung nicht, dass die höheren Klassen zu Gunsten der niederen Klassen immer mehr veröden und sehr gut bemittelte und gesellschaftlich hoch stehende Personen sich nicht scheuen, sich auf längeren und kürzeren Fahrten der III. Klasse zu bedienen? Spricht dies nicht eher dafür, die Preise der drei Klassen untereinander zu nähern, als sie noch mehr als bisher auseinander zu schieben?

In welchem Verhältniss zu einander werden nun wohl am richtigsten die Preise der drei Klassen abgestuft werden? Die Anschaffungskosten der Wagen der I., II. und III. Klasse können eine brauchbare Grundlage für eine Abstufung der Fahrpreise der drei Klassen nicht wohl abgeben, denn diese einmaligen (Anlage-) Kosten sind gering im Vergleiche zu den ständigen Betriebskosten. Letztere sind aber für die Reisenden der einzelnen Klassen verschieden gross nach dem Wagengewicht, das für jeden Reisenden im Zuge mitgeführt werden muss. Dabei muss man selbstverständlich von der Annahme ausgehen, dass jeder im Zuge mitgeführte Platz auch besetzt ist, wie es auch als eine der Aufgaben der neuen Tarifregelung zu erachten ist, durch eine geeignetere Abstufung der Fahrpreise darauf hinzu-

wirken, dass die Kupees aller Klassen möglichst im gleichen Verhältniss zur Anzahl der Sitzplätze besetzt werden.

Wie gross ist nun das für jeden Reisenden in jeder Wagenklasse mitgeführte Wagengewicht? Zunächst macht hier die innere Anordnung der Plätze im Wagen (z. B. Kupeesystem oder Durchgangssystem) sowie die Grösse und die Achsenzahl der Wagen einen erheblichen Unterschied aus und es werden zur Gewinnung eines richtigen Verhältnisses der Preise nur Kupeewagen mit Kupeewagen usw. in Vergleich gestellt werden dürfen. Ferner ist das Gewicht der Wagen nach den von den einzelnen Verwaltungen und für die einzelnen Zugarten gestellten Anforderungen sehr verschieden und es müsste ein bestimmter Durchschnitts-Wagentypus zu Grunde gelegt oder noch besser erwogen werden, welche Bauart der Wagen für die Zukunft die grösste Aussicht zur allgemeinen Annahme zu haben scheint.

Begnügen wir uns vorläufig einige bestimmte vielverbreitete Wagentypen in Betracht zu ziehen.

I. Zweiachsiger Kupeewagen mit Retirade.

Ein solcher Wagen mit einem Kupee I. Klasse (5 Plätze) und 2 Kupees II. Klasse mit zusammen 15 Plätzen wiegt etwa 12 700 kg. Davon kommt ein Drittel auf die I. Klasse = 4 233 kg, also auf jeden Platz I. Klasse etwa 847 kg, dagegen auf die II. Klasse zwei Drittel = 8 467 kg, macht auf jeden Platz II. Klasse etwa 564 kg. Ein entsprechender Wagen III. Klasse mit vier Kupees und 38 Plätzen wiegt etwa 10 700 kg, macht für den Platz III. Klasse etwa 282 kg. Das Verhältniss des für jeden Reisenden der I., II. und III. Klasse mitgeführten Gewichts stellt sich demnach auf 847 : 564 : 282 oder vielmehr, wenn man das eigene Gewicht jedes Reisenden mit seinem Handgepäck auf durchschnittlich 100 kg annimmt, wie 947 : 664 : 382.

II. Zweiachsiger Wagen mit Mittelgang und Retirade.

Ein solcher Wagen mit 1 Kupee I. Klasse mit 6 Plätzen und 2 Kupees II. Klasse mit 16 Plätzen wiegt etwa 14 100 kg. Auf die I. Klasse entfallen also $\frac{14100}{3} = 4700$ kg und auf den Reisenden I. Klasse etwa 783 kg, auf die II. Klasse aber 9 400 kg und auf den Reisenden II. Klasse etwa 587 kg. Ein entsprechender Wagen III. Klasse mit 4 Kupees und 33 Plätzen wiegt etwa 11 400 kg; auf die Person kommen demnach etwa 345 kg.

Unter Annahme des Durchschnittsgewichtes eines Reisenden mit 100 kg, wie oben, ergibt sich also für den Reisenden I., II. und III. Klasse ein Transportgewicht von 883 : 687 : 445 kg

Stellt man dem die oben ermittelten Zahlen gegenüber, 947 : 664 : 382, so beträgt das Durchschnittsgewicht 915, 675 und 413 kg. In diesem Verhältniss ungefähr müssten sich also die Fahrpreise der 3 Fahrklassen abstufen, d. h. geht man z. B. von dem Satze von 2 ₰ für 1 Personenzugkm in der III. Klasse aus, so müssten die Personenzugpreise betragen in den drei Klassen:

4,5, 3,3 und 2 ₰ gegen 6, 3,5 und 2 ₰

nach dem Bayerischen Vorschlage.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5146 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Mustertafel der Radreifenbefestigungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 5232 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen und Lokaleisenbahnen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 5233 vom 11. d. Mts. am sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Deutsch-Französisch-Italienische Ausgabe) (abgesandt am 12. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Januar 1891 wird der 4. Nachtrag zu der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss der zur Absendung und Annahme von Sprengstoffen geeigneten Stationen, ausgegeben. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des vorbezeichneten Verzeichnisses.

Am 1. Januar 1891 wird der 7. Nachtrag zur Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrverbandes, Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften, ausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der im Verkehre nach den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Rumänien und Russland zu beachtenden Bestimmungen enthält.

Am 1. Januar 1891 wird zu der Kundmachung 16 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Bestimmungen über die Behandlung der Fundsachen, der 2. Nachtrag ausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Fundbüreaus enthält.

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath.*)

Am 9. d. Mts. hat die zweite diesjährige Sitzung des Landes-Eisenbahnraths in Berlin stattgefunden. Den Hauptgegenstand der Verhandlungen bildete eine grössere Anzahl der von der ständigen Tarifkommission vorberathenen, für die Beschlussnahme der am 12. d. Mts. zusammengetretenen Generalkonferenz Deutscher Eisenbahnen vorbereiteten Anträge zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des allgemeinen Deutschen Gütertarifs. In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle trat der Landes-Eisenbahnrath den Beschlüssen der Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei, so u. a. neuen Vorschlägen über die Berechnung der Fracht für lebende Thiere in Wagenladungen, über die Tarifirung von feuchter Stärke, deren Versetzung in Spezialtarif III nicht befürwortet wurde. Ueber einen Antrag der ständigen Tarifkommission, von Aufnahme der sämmtlichen Futterstoffe des Spezialtarifs II in den Spezialtarif III abzusehen, entspann sich eine längere Verhandlung, in deren Verfolg der Landes-Eisenbahnrath die Aufklärung noch einiger Punkte für erforderlich hielt und daher um Zurückverweisung der Angelegenheit in die ständige Tarifkommission ersuchte. Ein von mehreren Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths gestellter Antrag, betreffend Ausdehnung des von der Staats-Eisenbahnverwaltung am 1. Januar d. J. für verschiedene landwirthschaftliche Roh- und Hilfsstoffe eingeführten Rohproduktentarifs auf Artikel der Montanindustrie wurde in folgender, vom Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths vorgeschlagenen Fassung einstimmig angenommen: „Der Landes-Eisenbahnrath ist der Ansicht, dass der demnächstigen Einführung allgemeiner Ausnahmetarife für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze aller Art und Kalksteine diejenigen wirthschaftlichen Bedenken nicht mehr entgegenstehen, welche in der Vorlage vom 17. September 1889 geltend gemacht sind, und sieht nach Abschluss der eingeleiteten Ermittelungen der weiteren Mittheilung seitens der Staats-Eisenbahnverwaltung entgegen." Bei Berathung dieses Antrages nahm ein Mitglied des Landes-Eisenbahnraths aus Rheinland-Westfalen Gelegenheit, den Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnverwaltungen unter lebhafter Zustimmung der Versammlung die volle uneingeschränkte Anerkennung auszusprechen für die Umsicht und Energie, mit welcher die Beseitigung der durch die plötzlichen Hochfluthen der Ruhr, Wupper, Sieg und Nebenflüsse herbeigeführten ganz ausserordentlichen Verkehrsstörungen in die Hand genommen und von allen betheiligten Behörden und Beamten gefördert sei.

*) Nachstehende, von dem „Berl. Act." als „amtlicher Bericht" bezeichnete Mittheilung wird wörtlich übereinstimmend in den verschiedensten hiesigen Blättern veröffentlicht.

Beschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen.

Nach den von den Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen in Verfolg des Erlasses des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. Juli d. J. erstatteten Berichten ist es vielfach gelungen, den regelmässigen Güterzugsverkehr an

den Sonn- und Feiertagen in erheblichem Umfange einzuschränken, ohne dass sich Unzuträglichkeiten für die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse daraus ergeben hätten. Indessen ist der Erfolg der im Interesse der Sonntagsruhe getroffenen Maassnahmen in den einzelnen Direktionsbezirken, selbst wenn man die durch die geographische Lage, das Ueberwiegen des Versandes gegenüber dem Empfange und ähnliche Umstände bedingte Verschiedenartigkeit der Verhältnisse berücksichtigt, immerhin noch so ungleich, dass der Herr Arbeitsminister in einem Erlasse vom 5. d. Mts. die Königlichen Eisenbahndirektionen aufgefordert hat, insbesondere soweit der Prozentsatz der an den Sonn- und Festtagen ausfallenden Züge hinter dem regelmässigen Durchschnitt noch erheblich zurückbleibt, auf die weitere Einschränkung des Güterzugverkehrs Bedacht zu nehmen. Es wird in dem Erlass zur besonderen Pflicht gemacht, durch Vereinbarungen mit den dem gleichen Verkehrsgebiet angehörenden Verwaltungen dahin zu streben, dass überall die äusserste Grenze des Zulässigen erreicht werde. Bei den Verhandlungen über die Feststellung der Güterzugsfahrpläne für die einzelnen Fahrplanperioden soll hierauf für die Folge jedes Mal besondere Rücksicht genommen werden. Des weiteren wird die Frage angeregt, in wie weit nach den gewonnenen Erfahrungen eine zweckentsprechende Einrichtung einzelner Bahnhofsanlagen hierbei von besonderem Nutzen sein könnte. In Bezug auf die von einigen Seiten angeregte Einschränkung des Stückgutverkehrs schon an den Sonnabenden und den einem Festtage vorhergehenden Wochentagen sollen die Eisenbahndirektionen an der Hand der für ihre Bezirke in Betracht kommenden örtlichen und sonstigen Verhältnisse näher prüfen, welchen Erfolg es für die Sonntagsruhe im Eisenbahndienst haben würde, wenn die Güterböden überall schon des Sonnabends Nachmittags für die Güterannahme — mit Ausnahme von Eilgut und Vieh — geschlossen würden.

Vorschriften für Fischsendungen.

Nach Berathung in einer Unterkommission, welche am 20/21. August d. J. in Bremen zusammengetreten war und die in Geestemünde und Bremen zum Fischversand dienenden Einrichtungen in Augenschein genommen hatte, wurden von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen unter Mitwirkung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in der am 4. Oktober d. J. zu Wiesbaden abgehaltenen Sitzung die nachfolgenden Vorschriften beschlossen:

I. Die Zusatzbestimmung III d zum § 47 des Betriebs-Reglements, welche gegenwärtig lautet:

„Frische Fische in Eis werden nur in solcher Verpackung zur Beförderung angenommen, welche nach dem Ermessen der Güterexpedition andere in denselben Wagen mitverladene Waaren gegen Beschädigung durch Nässe sicherstellt."

erhält folgende Fassung:

„Die zur Aufnahme von frischen Fischen in Eisverpackung dienenden Körbe und sonstigen Verpackungsmittel sind zum Schutze der mitverladenen Güter innen (an Böden und Seitenwänden) durch Stroh, Sägemehl, Torfmoos oder dergleichen zu dichten."

II. Die Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I erhalten unter B I 4 h folgende Fassung:

h) Fische.

Lebende Fische in Kübeln und Fässern, kleine Fluss- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind, und Fischbrut, sowie frische Fische werden bei Aufgabe mit weissem Frachtbriefe zu den einfachen Stückgutsätzen bezw. bei Wagenladungen zu den einfachen Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsklassen mit den zu diesem Zweck von der Verwaltung bestimmten und bekannt gemachten Personenzügen oder Eilgüterzügen befördert. Bei Aufgabe mit rothem Frachtbriefe findet die Beförderung mit Schnellzügen zu den einfachen Frachtsätzen für Eilgut statt, soweit nicht etwa die Benutzung dieser Züge aus Betriebsrücksichten von den Verwaltungen ausgeschlossen wird.

Die Gewährung dieser Begünstigungen ist bei lebenden Fischen von der Erfüllung folgender Bedingungen abhängig:

a) Die Fische müssen in geaichten oder aichamtlich gestempelten Gefässen verladen sein. Der durch den Aichstempel nachgewiesene Raumgehalt des Gefässes wird der Frachtberechnung derart zu Grunde gelegt, dass für jedes angefangene Liter dieses Fassungsgehaltes, gleichviel ob der betreffende Raum ausgenutzt ist oder nicht, 1 kg in Rechnung zu ziehen ist. Ausnahmsweise werden jedoch auch Fische in nicht geaichten oder aichamtlich gestempelten Blechgefässen zum Transport unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Bruttogewicht zugelassen, sofern das letztere für jedes Gefäss nicht mehr als 25 kg beträgt.

b) Bei mit weissem Frachtbriefe aufgegebenen Sendungen darf der Raumgehalt der einzelnen Kübel und Fässer nicht mehr als 350 l, bei mit rothem Frachtbriefe aufgegebenen Sendungen nicht mehr als 150 l betragen; im letzteren Falle müssen die Fassböden mit umlegbaren Handhaben versehen sein.

c) Die Kübel oder Fässer müssen behufs thunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloss oder Plombe gegen unbefugtes Oeffnen gesicherten Verschluss besitzen. Letzterer ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Füllloch eingesetzten und im mittleren Theile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen.

d) Auf Frachtbriefsendungen im Gewicht von mindestens 1500 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht finden die Beschränkungen unter b und c keine Anwendung.

Diese Beschlüsse der ständigen Tarifkommission sind in der abgehaltenen Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen angenommen und werden bindend, wenn nicht binnen vier Wochen von einer Anzahl von Verwaltungen widersprochen wird, welche zusammen mehr als ein Fünftel sämmtlicher Stimmen führen.

Die neuen Vorschriften gewähren für Fischsendungen wesentliche Erleichterungen. Sie tragen auch der vor einiger Zeit vom Reichs-Eisenbahnamte gegebenen Anregung (vergl. Nr. 89 S. 867 d. Ztg.) insofern Rechnung, als darin die Bekanntmachung der für die Fischbeförderung bestimmten Personen- und Eilgutzüge ausdrücklich vorgeschrieben bezw. zugesichert ist.

Preussische Staatsbahnen.

Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts der in loser Schüttung verladenen Getreidesendungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass vom 13. Oktober d. J. gerichtet:

Bei der Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts der in loser Schüttung verladenen Getreidesendungen auf der Centesimalwaage ist das Gewicht der zum Schutze der Ladung angebrachten Vorsatzbretter von den Zollstellen bisher nur dann in Abzug gebracht worden, wenn die Beförderung des Getreides in hierzu besonders eingerichteten Wagen (Spezialwagen) stattfand, deren Vorsatzbretter zu den festen Inventarienstücken des betreffenden Wagens gehören und deren Gewicht in dem angeschriebenen Eigengewichte des Wagens mit berücksichtigt ist.

Nach Mittheilung des Herrn Finanzministers sind nunmehr die Provinzial-Steuerbehörden angewiesen worden, auch beim Transporte in gewöhnlichen Wagen das Gewicht der nicht zu den Inventarienstücken des Eisenbahnwagens gehörigen Vorsatzbretter bei der nach § 23 des Eisenbahn-Zollregulativs zulässigen Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts der Ladung auf der Centesimalwaage mit dem Eigengewichte des Wagens von dem Bruttogewichte in Abzug zu bringen, sofern das Gewicht derselben bahnseitig festgestellt und in dem zu der Ladung gehörigen Frachtbriefe amtlich vermerkt ist.

Bayern: Bahneröffnungen.

⊙ Neusorg-Fichtelberg. Die Eröffnung der Lokalbahn von Neusorg nach Fichtelberg findet am 20. d. Mts. statt. Haltestellen sind in Ebnath, Brand, Unterlind und Fichtelberg errichtet. Da die Gegenden, die diese Bahn berührt, entsprechende Wasserkraft besitzen, gibt man sich der Hoffnung hin, durch Errichtung von Fabriken usw. den ohnehin nicht reichen Bewohnern eine Erwerbsquelle zu bieten.

Passau-Röhrnbach. Die Eröffnung der neuen Lokalbahnlinie Passau-Röhrnbach, auf welcher am 23. v. Mts. infolge von Hochwasser mehrere, die Inbetriebsetzung unmöglich machende Beschädigungen des Bahnkörpers eingetreten waren, hat nach Behebung der letzteren am 6. Dezember stattgefunden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Vom 1. Januar 1891 wird die am 20. v. Mts. für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr usw. eröffnete Haltestelle Stempuchowo (vergl. Nr. 91 S. 887 d. Ztg.) für den unbeschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet. Sendungen nach Stempuchowo werden daher vom genannten Tage ab auch unfrankirt, von Stempuchowo auch frankirt und in beiden Richtungen mit Nachnahmebelastung angenommen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. d. Mts. ist die bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehre dienende Station Neuhof i. d. M. auch für den Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Breslau. Die Haltestelle Frauenwaldau ist am 15. d. Mts. für den allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 98 S. 966 d. Ztg.)

Aus dem Reichshaushalts-Etat.

Als einmalige Ausgaben für die Bauausführungen der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen für 1891/92 werden im ausserordentlichen Etat aufgeführt (die Gesammtkosten sind in ( ) beigefügt):

1. Zum Ausbau des zweiten Geleises auf der Theilstrecke Kedingen-Ebersweiler der Linie Diedenhofen-Teterchen, letzte Rate (1 873 000) 300 000 ℳ. 2. Zur Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Altkirch über Werenzhausen nach Pfirt bezw. Alt-Pfirt, letzte Rate (2 000 000) 400 000 ℳ. 3. Zum Ausbau des zweiten Geleises auf der Theilstrecke Diedenhofen-Kedingen der Linie Diedenhofen-Teterchen, einschliesslich der Erweiterung des Bahnhofs Diedenhofen, 2. Rate (1 710 000) 700 000 ℳ. 4. Zur Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Saarburg nach Alberschweiler mit Abzweigung von Hessen nach Vallerysthal, 2. Rate (2 265 000 500 000 ℳ. 5. Zur Erweiterung des Bahnhofs Bensdorf, 2. Rate (245 000) 130 000 ℳ. 6. Zur Vermehrung der Betriebsmittel, 2. Rate (3 000 000) 1 000 000 ℳ. 7. Für den Ankauf der Pfalzburger Strassenbahn und die Instandsetzung derselben (365 000) 365 000 ℳ. 8. Zum Ausbau des zweiten Geleises auf der Theilstrecke Ebersweiler-Teterchen der Linie Diedenhofen-Teterchen, 1. Rate (2 249 000) 780 000 ℳ. 9. Zur Vergrösserung des Verwaltungsgebäudes am Bahnhofe Strassburg, 1. Rate (460 000) 230 000 ℳ. 10. Zur Erweiterung des Bahnhofs Colmar, 1. Rate (220 000) 100 000 ℳ. 11. Zur Erbauung von Dienstwohnungen für Zugbeamte auf dem Bahnhofe Saargemünd (100 000) 100 000 ℳ. 12. Zur Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Mommenheim über Obermodern nach Saargemünd, 1. Rate (26 961 000) 2 000 000 ℳ. 13. Zur Weiterführung der Eisenbahn Colmar-Munster bis Metzeral, 1. Rate (1 051 000) 200 000 ℳ. 14. Zur Erweiterung der Geleise auf dem Innen- und Aussenbahnhofe Esch (80 000) 80 000 ℳ. 15. Zur Erweiterung der Reparaturwerkstätte auf Bahnhof Luxemburg (85 000) 85 000 ℳ. Summe 6 970 000 ℳ.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Die am 5. November 1884 dem Betriebe übergebene, von Neubrandenburg nach Friedland führende, 25,63 km lange vollspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung ist Eigenthum der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahngesellschaft. Der Betrieb der Bahn ist für die Dauer von 15 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung der Bahn ab gerechnet, an den Bau- und Betriebsunternehmer H. Bachstein in Berlin verpachtet. In dem Betriebs-Ueberlassungsvertrage vom 10. November 1883 hat sich die Firma H. Bachstein verpflichtet, für die Dauer dieses Vertrages alljährlich die zum Bezuge von Zinsen berechtigten 253 000 ℳ Stammaktien mit 3 % und die 747 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien mit 5 % zu verzinsen und ausserdem den Reserve- und Erneuerungsfonds mit 300 ℳ für das Kilometer und Jahr auszustatten.

Im Jahre 1889 wurden befördert 39 797 Personen auf 749 963 Personenkm, 135 t Gepäck auf 3 321 tkm und 14 294 t Güter aller Art auf 294 862 tkm.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 34 076 ℳ, aus dem Güterverkehre 27 726 ℳ und aus sonstigen Quellen 4 709 ℳ, überhaupt 66 511 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 51,2 %, aus dem Güterverkehre 41,7 % und aus sonstigen Quellen 7,1 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 9 684 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 7 272 ℳ, für den Verkehrsdienst 7 394 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 13 350 ℳ, zusammen 37 700 ℳ.

Der 28 811 ℳ betragende Ueberschuss entspricht einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 1,91 %.

Ursprungszeugnisse für die Deutsche Einfuhr nach Rumänien.

Die Ursprungszeugnisse für Waarensendungen aus Deutschland nach Rumänien sind zufolge Vereinbarung der beiderseitigen Regierungen künftig in der Weise auszustellen, dass, abweichend von der bisher üblichen Form, neben der Ursprungsbescheinigung der Behörde auch die Ursprungserklärung des Absenders selbst Aufnahme findet.

Bayerische Bodensee-Dampfschifffahrt.

Im Jahre 1889 wurden befördert u. a. 116 433 Personen, 536 t Gepäck, 219 086 t Güter und 123 Wagen Thiere. Gegenüber dem Vorjahre haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre eine nicht unbedeutende, dagegen jene aus dem Güterverkehre nur eine geringe Steigerung erfahren, indem im Jahre 1888 erstere sich auf 82 061 ℳ, letztere auf 20 344 ℳ bezifferten, während im Jahre 1889 die Einnahmen aus dem Personenverkehre 89 409 ℳ, jene aus dem Güterverkehre 21 446 ℳ betrugen. Vereinnahmt wurden im Jahre 1889 zusammen 485 752 ℳ (gegen 505 614 ℳ im Vorjahre), verausgabt 397 091 (365 327) ℳ; mithin ergiebt sich eine Reineinnahme von 88 661 (140 287) ℳ. Die Mindereinnahme gegenüber dem Jahre 1888 mit 51 626 ℳ hat ihren Grund darin, dass einerseits für das Jahr 1888 durch die Uebernahme der Materialvorräthe seitens der Eisenbahnverwaltung eine ausserordentliche Einnahme von 36 942 ℳ sich ergeben hatte, andererseits im Jahre 1889 für Erweiterungs- und Neubauten eine weit höhere Summe als im Vorjahre zur Verausgabung gelangte.

Sterbekasse der Beamten und Pensionäre der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln.

Nach dem Rechnungsabschluss für 1889/90 betrug der Bestand aus dem Vorjahre 255 105 ℳ. Vereinnahmt wurden im Berichtsjahre an Beiträgen der Mitglieder 111 784 und an Zinsen 10 917 ℳ, verausgabt zusammen 76 244 ℳ (darunter 73 374 ℳ Sterbegelder). Am Jahresschlusse hatte die Kasse mithin einen Bestand von 301 562 ℳ.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungs-Baumeister Lehmann ist von Stromberg zum Baubüreau für die Nebenbahnen in Köln versetzt worden.

Aus Rumänien.

Die Rumänischen Staatseisenbahnen im Jahre 1889.

Das Netz der Rumänischen Staatseisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1889 eine Betriebslänge von 2 474,36 km.

Die nachstehenden Mittheilungen beziehen sich jedoch nur auf eine Betriebslänge von 2 302,78 km bezw. im Personenverkehr von 2 291,78 km, d. i. ausschliesslich der Linien Jassy-Ungheni (21,42 km), welche die Russische Spurweite von 1,524 m besitzt, und Cernavoda-Constanta (62,71 + 2,64 km), ferner der schmalspurigen Linien Bacau-Piatra (Neamtu) 57,71 km und Crasna-Dobrina (27,10 km). Die Hafenbahnen von Corabia, Calarasi, Braila, Galati und Constanta nach den Häfen daselbst mit zusammen 13,65 km Betriebslänge dienen nur dem Güterverkehr.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Berichtsjahres verwendeten Anlagekapitals betrug 391 085 455 ℳ oder auf 1 km Bahnlänge 169 815 ℳ.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres 1889 vorhanden: 252 Lokomotiven, 641 Personenwagen mit 21 100 Plätzen, 3 677 bedeckte Lastwagen mit 36 109 t Tragfähigkeit, 2 006 offene Wagen mit 19 854 t Tragfähigkeit, sowie 76 Bahnpostwagen. Von den eigenen Fahrzeugen wurden auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleistet 7 046 438 Lokomotivnutzkilometer bezw. im ganzen bezüglich der Kosten der Züge 9 900 067 Lokomotivkilometer, 33 873 002 Personenwagenachskilometer, 181 237 835 Lastwagenachskilometer und 7 811 632 Postwagenachskilometer. Die eigenen und fremden Fahrzeuge haben auf den Strecken der Rumänischen Staatseisenbahnen zurückgelegt im ganzen 9 779 188 Lokomotivkilometer, 34 823 086 Personenwagenachskilometer, 181 637 231 Lastwagenachskilometer und 7 811 632 Postwagenachskilometer, zusammen 224 271 949 Achskilometer.

Befördert wurden 2 185 543 Personen auf 169 559 798 Personenkilometer, 9 316 t Gepäck auf 1 294 266 tkm, 2 699 Hunde und 2 946 396 t Güter aller Art auf 420 807 190 tkm. Ausserdem sind von 142 764 t frachtfreien Dienst- und Bau- (Regie-) Gütern 15 958 262 tkm zurückgelegt worden.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 9 402 905 ℳ (für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 4 102 ℳ), aus dem Güterverkehre 17 843 522 (7 748) ℳ und aus sonstigen Quellen 655 550 ℳ bezw. überhaupt 27 901 977 (12 115) ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 33,7 %, aus dem Güterverkehre 63,9 % und aus sonstigen Quellen 2,4 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 933 060 Mark, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 6 166 499 ℳ, für den Verkehrsdienst 5 728 037 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 5 522 588 ℳ bezw. zusammen 18 350 184 ℳ oder für jedes Kilometer Betriebslänge 7 968 ℳ, für jedes Nutzkilometer 2,64 ℳ und für jedes Wagenachskm 8,18 ₰. Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 65,8.

Der sich ergebende Betriebsüberschuss von 9 551 793 ℳ, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 4 147 ℳ, erzielte in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 2,44 gegen 3,04 im Vorjahre.

Auf der am 1. August 1874 eröffneten Linie Jassy-Ungheni wurden vereinnahmt 162 055 ℳ, verausgabt 104 723 Mark, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 57 332 ℳ.

Die Einnahmen auf der Linie Cernavoda-Constanta betrugen 529 104 ℳ, die Ausgaben 703 666 ℳ, bezw. die Ueberzahlung 174 562 ℳ.

Auf den schmalspurigen Strecken Bacau-Piatra (Neamtu) und Crasna-Dobrina wurden vereinnahmt 382 459 M, verausgabt 244 968 M. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben beträgt 137 491 M oder in Hundertheilen des verwendeten Anlagekapitals 4,07.

Neue Bahnlinien. Die Linien Tergovistea-Laculete-Baile-Puciósa (20,80 km), Vaslui-Jassy (67,57 km) und die schmalspurige Strecke Dobrina-Husi (5,60 km) befanden sich Ende 1889 noch im Bau. (Von ersterer Linie wurde die 13,5 km lange Strecke Tergovistea-Laculete am 1. Januar 1890 eröffnet. Die Redaktion.)

Aus England.

Die neue Englische Güterklassifikation.

Um in betreff der nach dem Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz von 1888 vorzunehmenden Aenderungen der Güterklassifikation und der Höchsttarife zu praktischen, auch die Handelswelt besser wie früher befriedigenden Ergebnissen zu gelangen, sind zahlreiche Vertreter der Bahnen und Verfrachter seitens des Handelsamtes eingehenden Verhören unterworfen worden. Zunächst handelte es sich darum, die Einwendungen, welche die Verfrachter gegen die in Gemässheit des Gesetzes von den Bahnen eingereichten revidirten Klassifikationen zu erheben hatten, zu hören und genauer zu prüfen. Diese am 16. Mai d. J. beendete allgemeine Untersuchung nahm allein 72 Tage in Anspruch, ohne Anrechnung derjenigen Zeit, welche zur Einholung der Ansichten der Bahnen und Verfrachter über Einzelheiten der Klassifikation aufgewendet wurde. In der Untersuchung wurden an die von beiden betheiligten Seiten vorgeladenen Zeugen 43 000 Fragen gerichtet. Die Sitzungen wurden zur Bequemlichkeit der Zeugen theils in London, theils in Edinburg, theils in Dublin abgehalten. Die Verhandlungen förderten ein reiches, in den Englischen Zeitschriften veröffentlichtes Material zu Tage, welches einer behufs Erweiterung der Kenntniss des Englischen Eisenbahnwesens wünschenswerthen Durchsichtung noch harrt.

Das frühere System der gesetzlich zulässigen Tarifmaxima, welche in den überaus zahlreichen Sonderakten nach den einzelnen Bahnen und zeitlichen Bewilligungen verschieden festgelegt worden sind, ist ein äusserst verwickeltes und bietet keineswegs eine praktisch brauchbare Handhabe für die Kontrole der wirklichen Tarife; oft ist selbst nicht festzustellen, welcher Höchstsatz in einem bestimmten Falle gilt. Da diese Maxima grösstentheils aus früheren Zeiten des Eisenbahnwesens stammen, wo über die Art des Eisenbahnfrachtgeschäftes vielfache Unklarheiten herrschten, bestehen verworrene Bestimmungen über die für die Benutzung der Bahn, der Betriebskraft, der Wagen zu erhebenden Zölle neben Höchstsätzen für diese Leistungen in der Gesammtheit. In Wirklichkeit sind die Sätze, etwa von ganz kurzen Entfernungen abgesehen, schon ihrer unsinnigen Höhe wegen nicht anwendbar.

Die wirklich angewendeten Frachtsätze nehmen auf diese Höchstsätze in keiner Weise Bezug. Ihre Bildung ist nach den privatwirthschaftlichen Interessen der Bahnen und nicht nach dem allgemeinen Interesse vorgenommen. Von den dem Publikum gegenüber angewendeten Tarifschemen, welche nach Ermessen der Bahnen häufig geändert werden, ist die feststehende Klassifikation des Abrechnungshofes, welche für die Verrechnung des über mehrere Bahnen geführten Verkehres die Richtschnur bietet und aus einem Uebereinkommen der Bahnen hervorgegangen ist, zu trennen. Das Handelsamt beschloss, diese letztere Klassifikation, nicht aber die gesetzlichen Maximaltarife, der Neuklassifikation zu Grunde zu legen. Für die nach den Vorschriften des Handelsamtes von den Bahnen einzureichenden Klassifikationen war demgemäss folgende Eintheilung vorgeschrieben: Zwei Mineralklassen A und B, die erstere enthaltend Kohle, Sand, Erze, unbehauene Steine und Abfälle, die letztere Ziegelsteine, Cement, behauene Steine, Beschädigungen nicht ausgesetztes Eisen und Stahl und eine grosse Zahl ähnlicher Gegenstände. Jede dieser Klassen hat ihr 4 t-Minimum. Klasse C enthält Korn, Mehl, Bauholz usw. mit einem Mindestgewicht von 2 t. Hierauf folgen fünf Stückgüterklassen, mit einem Minimum von 152 kg und gewöhnlich mit Einschluss der Rollgebühren. Stückgüter von weniger als 152 kg Gewicht werden nach ihren betreffenden Klassen und nach Maassgabe des Gewichts tarifirt, aber mit gewissen Zuschlagsgebühren. Sondertarife bestehen für Vieh, Milch, Obst, Eis und andere dem Verderben ausgesetzte Güter. Zugladungen von mindesten 250 t sind in den Klassen A und B, Wagenladungen auch bei Klasse C und der ersten Stückgüterklasse vorgesehen.

Die durch das Handelsamt erforderten Tarifschemen, obwohl der Vorschrift nach in der angegebenen Weise einheitlich klassifizirt, wichen naturgemäss in Hinsicht der Frachtsätze bezw. getrennt anzuführenden Zuschlagsgebühren wesentlich von einander ab. Das Prinzip abgestufter Tonnenmeilensätze, welche mit zunehmender Entfernung geringer werden, war in den Tabellen befolgt und hat auch im allgemeinen die Billigung der Verfrachter gefunden. Im grossen und ganzen entspricht das Verfahren übrigens auch dem bisherigen Brauch der Bahnen. Da auf Grund der eingereichten Klassifikationen und der Zeugenverhöre eine Einigung zwischen dem Handelsamt und den Bahnen über die Höhe der Frachtsätze nicht hergestellt worden ist, hat das Handelsamt von seiner nach dem Gesetz von 1888 ihm zustehenden Befugniss Gebrauch gemacht und selbst neue Tarifbestimmungen unternommen. Von der Annahme gleicher Tarifsätze für alle Bahnen ist indess im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse der einzelnen Landstriche und den wechselnden Verkehr Abstand genommen worden. Die Tarifbildung, wie sie das Handelsamt beabsichtigt, ist aus der folgenden für die Nordwestbahn festgestellten Tabelle ersichtlich. Ausser den abgestuften Meilensätzen erscheinen Stationszuschläge und Betriebszuschläge, letztere für Be- und Entladen, sowie Bedecken und Abdecken der Wagen. Die Angaben in der Tabelle sind auf Deutsche Geldwährung und Kilometer umgerechnet worden. Die Englische Tonne mit rund 1 015 kg ist ebenfalls auf Tonnen zu 1 000 kg umgerechnet.

Höchstsätze für die Beförderung, in Pfennig für das Tonnenkilometer:

Klasse	Für jede Entf. nicht über 32 km (20 miles)	Für jede Entf. über 32 km aber nicht über 80 km (50 miles)	Für jede Entf. über 80 km aber nicht über 161 km (100 miles)	Für jede Entf. über 161 km
A. Zugladungen	4,3	3,8	3,1	2,3
Wagenladungen	4,6	4,1	3,3	2,6
Gewichtsmengen von 4 t	4,6	4,3	3,6	3,1
B. Zugladungen	5,9	5,4	4,6	3,8
Wagenladungen	6,1	5,6	4,8	4,1
Gewichtsmengen von 4 t	6,4	5,9	5,1	4,3
C. Wagenladungen	8,4	7,9	6,9	5,4
Gewichtsmengen von 2 t	8,7	8,2	7,4	5,9
1. Wagenladungen . . .	11,0	10,2	8,9	7,7
Einzelgüter	11,2	10,5	9,2	7,9
2. „	13,5	12,8	11,2	10,2
3. „	15,3	14,5	13,8	12,0
4. „	18,4	17,6	16,8	14,8
5. „	21,9	20,7	19,1	17,3

Höchstsätze für Zuschläge für die Tonne:

Klasse	Stationszuschläge an jedem Ende		Beladen		Entladen		Aufbringen der Wagendecken	Abnahme der Wagendecken
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	₰	₰
A.	0	49,2	—	—	—	—	—	—
B.	0	73,8	—	—	—	—	—	—
C.	0	82,0	0	24,6	0	24,6	8,2	8,2
1	1	47,6	0	41,0	0	41,0	12,3	12,3
2	1	47,6	0	49,2	0	49,2	16,4	16,4
3	1	47,6	0	65,6	0	65,6	16,4	16,4
4	1	47,6	0	98,4	0	98,4	24,6	24,6
5	1	47,6	1	23,0	1	23,0	32,8	32,8

Zwischen Wagenladungen und Stückgütern ist, besonders in Klasse 1, nur ein geringer Unterschied; beispielsweise ist die Beförderung von Stückgütern auf kurze Entfernungen nur wenig theurer wie bei Wagenladungen (11,2 ₰ gegen 11,0 ₰), die Betriebszusätze sind in beiden Fällen gleich. Im übrigen sind die vom Handelsamt festgesetzten und dem Parlament zur Genehmigung zu unterbreitenden Tarifentwürfe, obwohl sie gegen die bahnseitig vorgeschlagenen etwas ermässigt sind, doch noch sehr hohe. Dass die Eisenbahnen gegen die Ermässigungen Widerspruch erhoben haben, ist auf S. 944 d. Ztg. mitgetheilt. Das Publikum denkt natürlich anders. Zum Beweise dessen führt die „Railr. Gaz." an, dass ein kürzlich dem Handelsamt zugegangenes Schreiben folgenden Inhalts die Sinnesweise des gesammten verfrachtenden Publikums wiederspiegele:

„Berwick.

Was wir wollen, ist, dass unsere Fische zum halben jetzigen Preise befördert werden. Wir kümmern uns den T—darum, ob das für die Bahnen Gewinn bringt oder nicht. Eisenbahnen sollten Frachtführer im allgemeinen Interesse des Landes sein, sonst aber durch den Staat übernommen werden. Das wollen alle Verfrachter, sie streben danach hin und denken es auch mit der Zeit zu erreichen."

Km.

Aus Asien.

Türkei.

Das Konzessionsgesuch von Cotard und Duparchy für eine Bahn von Samsun über Amassia und Zileh nach Siwas nebst Abzweigung nach Tokat ist von dem zur Prüfung eingesetzten Militärausschuss befürwortet worden; der Minister der öffentlichen Arbeiten wurde in Folge dessen durch Kaiserlichen Erlass mit dem Abschluss des Konzessionsvertrages beauftragt.

Persien.

Nach Mittheilung der „Nowoje Wremja" hat sich Persien Russland gegenüber verpflichtet, bis zum 1. Juli 1893 eine Strasse von Rescht nach Teheran zu erbauen oder Russischen Unternehmern die Erlaubniss zur Herstellung einer Eisenbahn von Rescht nach Teheran und von Astarabad nach Ardebil zu ertheilen; zugleich wird der Fluss Murgab, welcher Enseli und Pirebazar mit Rescht verbindet, der Russischen Schiffahrt geöffnet.

Birma.

Im Anschluss an die von der Indischen Regierung für den Englischen Theil von Birma angeordneten Eisenbahnvorarbeiten (vgl. No. 5 des lfd. Jahrg. d. Ztg.) hat auch die Birmanische Regierung durch den Ingenieur Bagley Vorarbeiten für eine die Shan-Berge kreuzende Linie anfertigen lassen. Nach dem darüber erstatteten vorläufigen Bericht giebt es für eine Vollspurbahn mit schwachen Steigungen, die schwere Lasten wohlfeil zu befördern im Stande ist, nur einen Weg und dieser führt in Steigungen von höchstens 1:200 in dem engen, unbewohnten und ungesunden Thale des windungsreichen Myintge bis Thibaw am Einflusse des Namyaw aufwärts; auf dieser Strecke, bei der es schon schwierig sein wird, sich die zum Bau erforderlichen Arbeitskräfte zu verschaffen, ist an einen Binnenverkehr nicht zu denken, dagegen wird man in Thibaw auf Thee- und Salzsendungen rechnen dürfen und vielleicht gelingt es sogar, den Abzugskanal des Chinesischen Verkehrs dorthin zu lenken. Von Thibaw aus würde die Bahn über Bachio und Maingyaw das wohlhabende und volkreiche Thal des Namyaw bis zum Salween an der Fähre von Sopkyet durchlaufen; von Sopkyet hat die Bahn bald dem rechten, bald dem linken Ufer des Salween ihren Pfad abzuringen, bis sie kurz vor Kunlon in östlicher Richtung in das ebene Thal des Namting eintritt. Nirgends bietet dieser Weg starke Steigungen und ernstliche Schwierigkeiten sind nur auf 40 km zu überwinden. Die Entfernung Mandalay-Kunlon beträgt etwa 565 km; die Baukosten werden sich durchschnittlich auf wenigstens 184 000 *M.* für das Kilometer belaufen.

Bagley ist z. Zt. damit beschäftigt, diese allgemeinen Untersuchungen durch genaue Messungen und Anschläge zu ergänzen und zugleich einen von J. C. Scott empfohlenen südlicheren Weg zu erforschen.

Tonkin.

Am 14. August d. Js. ist von der etwa 130 km langen Lang—Son-Eisenbahn die Anfangsstrecke Phu-Lang-Thuong—Kep (22 km) von dem Kolonialdirektor der öffentlichen Arbeiten, Brücken- und Wegebau-Oberingenieur Lion unter ungeheurem Zudrang der Annamiten dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Zugförderung erfolgt durch Mallet'sche Verbund-Maschinen.

Urtheile des Reichsgerichts.

Haft des Eisenbahnunternehmers für einen Unfall, welcher infolge des durch den Bahnbetrieb veranlassten Scheuwerdens von Pferden herbeigeführt ist. Art 1345 des Rheinischen bürgerlichen Gesetzbuchs. Solidarische Haft des Eisenbahnunternehmers und des Beamten, welcher den Unfall verschuldet hat. Zulässigkeit der Verbindung der Feststellungsklage mit der Leistungsklage.

Aus den Entscheidungsgründen. Die Revision (des Eisenbahnfiskus) konnte nicht für begründet erachtet werden.

In der Sache selbst hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrthum und mit ausreichender Begründung festgestellt, dass sowohl die Voraussetzungen zur Anwendung des § 1 des Haftpflichtgesetzes als diejenigen des Artikels 1384 des Bürgerlichen Gesetzbuchs gegeben seien. Insbesondere wurde als erwiesen angenommen, dass der Unfall durch ein Verschulden des Bahnwärters M. verursacht worden sei und den Kläger ein eigenes Verschulden nicht treffe.*) Durch diese Feststellungen wird die angefochtene Entscheidung an sich gerechtfertigt. Auch erscheinen die für die Zurückweisung des weiter angebotenen Sachverständigenbeweises gegebenen Gründe als ausreichend.

Aber auch die Angriffe, welche der Revisionskläger in Ansehung der angeblichen Mängel der Klage und bezüglich der Verbindung der Leistungsklage mit der Feststellungsklage erhoben hat, entbehren der Begründung. Dass der Kläger, wenn er Zweifel darüber hegt, ob die von ihm in erster Linie in Aussicht genommene Feststellungsklage zulässig sei, befugt ist, für den Fall, dass dieselbe als unzulässig angesehen werden sollte, sofort in der Klage die Verurtheilung des Beklagten zu beantragen, kann nicht als zweifelhaft erscheinen, da einem derartigen Verfahren keine gesetzliche Vorschrift entgegensteht. Der Kläger hat aber auch den Vorschriften des § 230 der Civilprozessordnung gemäss einen bestimmten Antrag gestellt, da es, wie das Reichsgericht wiederholt ausgesprochen hat, genügt, dass Verurtheilung zu Schadensersatz im allgemeinen beantragt, die Festsetzung der Summe aber dem Gericht überlassen wird. Allerdings hätte, wenn die Zuerkennung der Klage lediglich auf Grund des Haftpflichtgesetzes erfolgt wäre, zwischen dem Schaden, welcher aus der Verletzung des Klägers selbst erwuchs, und der Beschädigung durch Tödtung des Pferdes und Zertrümmerung des Wagens unterschieden werden müssen. Da aber auch Artikel 1384 des Bürgerlichen Geeetzbuchs zur Anwendung gebracht worden ist, war eine Ausscheidung nicht geboten.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. Januar 1890 in Sachen W. w. Eisenbahnbetriebsamt Wiesbaden.)

*) Der Kläger behauptet, er sei im Sommer des Jahres 1887, als er über einen von dem Bahnwärter M. bewachten Eisenbahnübergang gefahren sei, von einem mit seinem Wagen zusammengetroffenen Eisenbahnzug erfasst und die Böschung herabgeworfen worden, bei welcher Gelegenheit er schwer verletzt und sein Wagen zertrümmert worden sei. Für den hierdurch entstandenen Schaden macht er

1. den Eisenbahnwärter M., welcher den Unfall in schuldhafter Weise herbeigeführt habe,
2. den verklagten Eisenbahnfiskus verantwortlich, welcher nach § 1 des Haftpflichtgesetzes und Artikel 1384 des Bürgerlichen Gesetzbuchs für den ihm entstandenen Schaden hafte.

In der Klage hatte derselbe in erster Linie Feststellung der Entschädigungspflicht, eventuell, nämlich für den Fall, dass die Feststellungsklage als unzulässig angesehen werden sollte, Verurtheilung der Beklagten zu einer „angemessenen Entschädigung" beantragt.

Bücherschau.

Hallbauer, Max, K. S. Landgerichtsdirektor, „Das neue Gesetz über die Invaliditäts- und Alters-Versicherung." Eine Darlegung in Gesprächsform für jedermann. 2. verbesserte Auflage. Leipzig, Serig'sche Buchhandlung. Preis 60 ₰, in Partien 50 ₰, 40 ₰, auch 30 ₰.

Die Invaliditäts- und Altersrente. Rechte und Pflichten der Arbeitnehmer, sowie der Arbeitgeber auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Juni 1889 übersichtlich dargestellt von Dr. Otto Stegmann. 4. vermehrte Auflage. Verlag von H. L. von Trautvetter in Berlin, Körnerstrasse 15. 16 S. 8⁰. Geh. Preis 15 ₰ — 25 Exemplare 3 *M.* — 100 Exemplare 10 *M.* — 1000 Exemplare 75 *M.*

Am 1. Januar 1891 wird bekanntlich das Reichsgesetz über die Invaliditäts- und Altersversicherung in Kraft treten, welches gegen 11 Millionen Arbeiter und Hunderttausende von Arbeitgebern und Dienstherren aller Art betrifft. Die kurze Sprache des Gesetzes wird nicht jedermann geläufig sein, während gerade bei diesem Gesetze nothwendigerweise jeder über dessen Inhalt, über die Rechte und Pflichten, welche durch dasselbe begründet werden, genau unterrichtet sein muss. Sehr erfreulich ist es deshalb, dass verschiedene leicht fassliche und zugleich billige Schriften erschienen sind, um zum Verständniss des Gesetzes in geeigneter Weise beizutragen. So erschien bereits im vorigen Jahre ein populärer Kommentar zu demselben vom Abgeordneten Buchdruckerei-Besitzer Henning in Greiz verfasst, sodann ein solcher vom Centrumsabgeordneten Kaplan Hitze.

Recht empfehlenswerth ist die vorstehend aufgeführte Schrift des Landgerichtsdirektors Hallbauer in Leipzig, welcher in der Form eines Gesprächs zwischen einem Gutsbesitzer und einem Amtsvorsteher in 10 Abschnitten den Hauptinhalt des Gesetzes in übersichtlicher Anordnung und für den einfachsten Mann verständlich wiedergibt.

Die beigegebenen Berechnungstabellen, Formulare und ein alphabetisches Inhaltsregister erhöhen den Werth des Werkchens.

In noch gedrängterer Kürze gibt das kleine Schriftchen von Stegmann einen klaren Ueberblick über die Grundlagen und die Ausführungen des Gesetzes, namentlich auch über die im Hinblick auf das bevorstehende Inkrafttreten des Gesetzes bereits jetzt zur Sicherung der Rentenansprüche nöthigen Maassnahmen.

Beide kleine Schriften, deren erstere wie gesagt den Gegenstand ausführlicher behandelt, können wir Arbeitgebern wie Arbeitern gleichmässig empfehlen. Der sehr billige Preis erleichtert die Anschaffung in Partien.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Nachtrag VI zu dem vom 1. Oktober 1886 ab gültigen Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist auf Seite 27 der Frachtsatz von Martha-Valeska- und Trautscholdsegengrube nach Biala von 16,6 auf 16,9 Kreuzer zu berichtigen.

Breslau, den 15. Dezember 1890. (2736)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn. Am 11. Dezember d. J. ist der Gesammtverkehr auf der Strecke Berka-Blankenhain wieder aufgenommen worden.

Weimar, den 12. Dezember 1890. (2737)

Der gestörte Verkehr auf den Strecken Bertsdorf-Oybin und Bertsdorf-Jonsdorf der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn wird am 15. d. Mts. wieder aufgenommen.

Dresden, am 13. Dezember 1890. (2738)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der Betrieb auf der infolge Dammrutschung seit dem 4. d. Mts. unfahrbaren Strecke Dramburg-Falkenburg ist am Heutigen in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Bromberg, den 11. Dezember 1890. (2739)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Hochwassers war der Verkehr auf der Strecke Wiedenbrück-Benteler vom 24. bis 29. v. Mts. und Benteler-Lippstadt vom 24. v. Mts. bis 5. d. Mts. eingestellt.

Hannover, den 12. Dezbr. 1890. (2740)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

1. Infolge heftigen Schneefalls war der Güterzugsverkehr in der Strecke Glandorf-Pontafel und Tarvis-Laibach vom 3. bis 5. d. Mts. eingestellt.
2. Infolge Dammrutschung war der Güterzugsverkehr in der Strecke Kulm-Hohenstein Linie Bodenbach-Komotau vom 3. bis 7. d. Mts. eingestellt.

Wien, am 11. Dezember 1890. (2741)

4. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Elberfeld. An Stelle des bisherigen Gütertarifs für vorbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1888 nebst Nachträgen gelangt mit dem 1. Januar 1891 ein neuer Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält gegenüber den seitherigen Entfernungen und Frachtsätzen mehrfache Ermässigungen. Für den Verkehr mit den Stationen Düsseldorf B. M., Gerresheim Rh., Grafenberg und Rath B. M. behalten jedoch die Entfernungen und Frachtsätze des bisherigen Tarifs bis zur vollständigen Eröffnung der neuen Düsseldorfer Bahnhofsanlagen noch Geltung.

Der neue Tarif ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist, käuflich zu haben.

Frankfurt a/M., den 12. Dezbr. 1890. (2742)
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1891 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 c (Schleifholz) für den Verkehr zwischen Göpfritz-Gr.-Siegharts und Schwarzenau-Zwetl einerseits und Berthelsdorf andererseits in Kraft, welche für beide Stationen 1,02 ℳ für 100 kg betragen. Dieselben sowie die Tarifsätze des gleichen Ausnahmetarifs für den Verkehr mit Berthelsdorf auf Seite 11 des Nachtrags IX zu Heft 1 und auf Seite 4 des Nachtrags VIII zu Heft 2 der Tarife für die obengenannten Verkehre gelten bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1891.

Dresden, am 11. Dezember 1890. (2743)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit der Cronberger Bahn. Der zum 1. Januar 1891 zur Ausgabe kommende Nachtrag 2 zum Gütertarif mit der Cronberger Bahn enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, Staubkalk zum Düngen sowie für Düngemittel, Erde, Kartoffeln etc.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 21. Dez. 1890. (2744)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Die Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen (vergl. Abschnitt II des Tarifnachtrags IV), welche vom 1. Januar ab Anwendung finden sollten, treten bis auf weiteres nicht in Kraft.

Erfurt, den 12. Dezember 1890. (2745)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Für die Beförderung von Steinkohlen und Koks nach den in den Gütertarif Theil II Heft Nr. 4 für den Verkehr zwischen Württembergischen und südlichen linksrheinischen Stationen vom 1. Dezember 1890 aufgenommenen, in dem Kohlenausnahmetarif Nr. 7 für den obenbezeichneten Verkehr nicht enthaltenen Württembergischen Stationen kommen mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres die Frachtsätze des Spezialtarifs III des vorerwähnten Gütertarifheftes, jedoch unter den auf Seite 2 des Kohlentarifs Nr. 7 enthaltenen Transportbestimmungen zur Anwendung.

Köln, den 12. Dezember 1890. (2746)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Nassau-Badischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 kommt ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den obenbezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Durch denselben gelangen die im Heft 3 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Südwestdeutschen Eisenbahnverbande vom 1. Oktober 1885 für Frankfurt a. M.-Sachsenhausen und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen-Viehhof enthaltenen Sätze zur Aufhebung.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2747)

Frankfurt a/M., den 12. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Vom 15. Februar 1891 an gelten die im Tarifheft 1 vom 1. November 1890 für „Konverterschlacken" bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 nur noch für „Konverterschlacken, eisenhaltige, zur Verhüttung."

Konverterschlacken zu anderer Verwendung werden von obigem Zeitpunkte ab zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Dresden, am 11. Dezember 1890. (2748)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Moravican der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in den Ausnahmetarif für Getreide (Theil III, Heft Nr. 3 des Verbands-Gütertarifes vom 1. Oktober 1889) einbezogen. Die Frachtsätze sind für die Tabellen I—V Schnittpunkte Nr. 1, 2 und 3 durch Anstoss von je 0,01 ℳ für 100 kg an die Frachtsätze für Müglitz zu bilden, diejenigen für Schnittpunkte Nr. 4 und 5 sind die gleichen wie für letztere Station.

Hinsichtlich der Einlagerung (Reexpedition) sowie der Instradirung gelten die gleichen Bestimmungen wie bei Müglitz.

München, den 6. Dezember 1890. (2749)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 treten im Verkehr zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn einerseits und den Stationen Drossen und Zielenzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Cüstrin II, den 15. Dezember 1890. (2750)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Februar 1891 treten die Frachtsätze für den Verkehr zwischen

a) den Stationen Bantorf, Barsinghausen, Bennigsen, Egestorf, Eldagsen, Kloster-Wennigsen, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Ronnenberg und Wetzen des Direktionsbezirks Hannover, sowie der Station Calbe (Stadt) des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und der Station Elsterwerda (B. D. B.) andererseits;
b) zwischen der Station Ottersberg des Direktionsbezirks Hannover und der Station Kamenz der Sächsischen Staatseisenbahnen und
c) zwischen den Stationen Bardowiek, Bevensen, Bienenbüttel, Brockhöfe, Buchholz i. Hannover, Buxtehude, Cuxhaven, Ebstorf, Emmingen, Frielingen, Harburg H., Harburg U. E., Hüttfeld, Lauenbrück, Lüneburg, Münster, Neuhaus a. d. Oste, Otterndorf, Radbruch, Rotenburg, Scheessel, Soltau, Sottrum, Stade, Stelle, Süderburg, Tostedt, Uelzen, Warstade-Hemmoor und Winsen des Direktionsbezirks Hannover einerseits und der Station Görlitz der Sächsischen Staatsbahnen andererseits

ausser Kraft. Die direkte Abfertigung des Verkehrs zwischen Elsterwerda, Kamenz und Görlitz und den vorstehend genannten Stationen des Direktionsbe-

zirks Hannover bezw. Frankfurt a. M. erfolgt vom 1. Februar 1891 ab lediglich in den Staatsbahnverkehren Hannover-Erfurt und Hannover-Berlin bezw. Frankfurt a. M.-Erfurt.

Dresden, am 27. November 1890. (2751)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Unter Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets, bezw. auch von Eisenerzen und Steinen im Verkehr zwischen Belgien einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn (vom 1. März 1885) und der Badischen Staatsbahn (vom 1. Juli 1888) andererseits nebst den zu denselben erschienenen Nachträgen treten am 1. Februar 1891 neue Ausnahmetarife in Geltung. Mit denselben scheiden einige weniger wichtige Belgische Kohlenstationen sowie einige für die Erzverfrachtung belanglose diesseitige Stationen aus dem direkten Verkehr aus. Die neuen Ausnahmetarife enthalten neben vielfachen Ermässigungen auch einige geringfügige Erhöhungen. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaux zu Strassburg und Karlsruhe.

Strassburg, den 8. Dezember 1890. (2752)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das Tarifheft II A des Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbands (Verkehr zwischen Badischen Stationen [ausschliesslich Mannheim] und solchen der Schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn und der Tössthalbahn) wird mit dem 31. Januar 1891 aufgehoben und durch ein neues, vom 1. Februar 1891 ab gültiges Tarifheft ersetzt werden.

Letzteres wird gegenüber den jetzigen Frachtsätzen neben Ermässigungen auch kleinere Frachterhöhungen mit sich bringen. Von den seitherigen Frachtsätzen werden u. a. in das neue Tarifheft des geringen Verkehrs wegen nicht mehr aufgenommen: die Frachtsätze für die diesseitige Station Maulburg, die Ausnahmetarife Nr. 8 (Eisen und Stahl), Nr. 12 (Getreide) und Nr. 19 (Strohmasse etc.). Der Ausnahmetarif Nr. 13 (für Düngemittel ab Kork) wird aufgehoben und theilweise durch neu einzuführende Frachtsätze des Spezialtarifs III b ersetzt.

Ferner werden mit dem 31. Januar 1891 die im Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheft III A enthaltenen Taxen für die Station Wald der Vereinigten Schweizerbahnen und die Sätze für Friedrichsfeld Main-Neckarbahn im Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheft II C aufgehoben und zum Theil durch neue, theils ermässigte, theils um kleine Beträge erhöhte Taxen ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 14. Dezember 1890. (2753)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Vom 1. Januar 1891 ab kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag XVI zur Einführung. Derselbe enthält eine Ergänzung der besonderen Bestimmung zu § 47 des Betriebsreglements, betreffend Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung, Aufnahme der Stationen Essen B. M. (Filiale Krupp) und Chausseehaus des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) bezw. Frankfurt a/M. sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Düngemittel, Staubkalk etc.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 12. Dez. 1890. (2754)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft. Holztransporte. Am 1. Januar 1891 tritt eine Neuauflage des Ausnahmetarifs für den Transport von Holz des Spezialtarifes 2, Holz der Klasse C und für Brennholz in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1/1. 1889 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare werden in wenigen Tagen bei der Direktion in Wien und im Wege der gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 25 Kreuzern per Stück zu beziehen sein.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2755)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellsch. Nachträge zu den Lokaltarifen. Am 1. Januar 1891 treten nachstehende Nachträge zu den gesellschaftlichen Tarifen in Kraft:

a) Nachtrag XX zum Personentarif Heft II,
b) Nachtrag II zum Gütertarif Theil II Heft 4,
c) Nachtrag VII zum Kohlentarif Heft 7

Diese Nachträge, betreffend die Einbeziehung der Stationen der Lokalbahn Brandeis a/E.-Celakowitz-Mochow in die gesellschaftlichen Tarife, erliegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht und können bei der Direktion in Wien, I, Pestalozzigasse 8 bezogen werden.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2756)

Oesterr. Eisenbahn-Verband. Anhang zu den Tarifen Theil II. Am 1. Januar 1891 tritt ein Anhang zu den Oesterr. Verbandstarifen Theil II, enthaltend die im Oesterr. Eisenbahnverbande ab 1. Januar 1891 gültigen Frachtzugeständnisse, die im Kartirungswege zur Anwendung gelangen, nach Artikeln geordnet, in Wirksamkeit.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 12. Dezember 1890. (2757)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Ermässigte Kartirungssätze. Am 1. Januar 1891 treten in Wirksamkeit:

a) Ein Anhang zu den Tarifen Theil II (Heft 1, 1A, 2A, 3 und 3A),
b) Nachtrag II zu den ab 15/6. 1888 gültigen Anhang des ab 1/3. 1888 gültigen Tarifs Theil II Heft 5 für den Güterverkehr im Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbande.

Dieselben enthalten die ab 1. Januar 1891 gültigen Frachtzugeständnisse, welche im Kartirungswege zur Anwendung gelangen.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 12. Dezember 1890. (2758)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Neuer Tarif Theil II Heft 4. Am 1. Januar 1891 tritt ein neu umgearbeiteter Tarif Theil II Heft 4 für die direkte Güterbeförderung zwischen Wien (Staats- und Nordhahnhof), ferner Wien (Elisabethbahnhof) trs. und Wien Lagerhaus einerseits und Stationen Ungarischer Bahnen andererseits in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1/7. 1887 sammt allen seinen Nachträgen aufgehoben. Bei Frachterhöhungen gelten diese ab 15. Februar 1891.

Exemplare werden demnächst bei den Verbandsverwaltungen zum Selbstkostenpreise bezogen werden können.

Wien, am 12. Dezember 1890. (2759)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staat-Eisenbahngesellschaft.
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages X zum Lokalgütertarif Theil II der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linie) vom 1/6. 1885. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Wirksamkeit. — Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif VI für Brennholz, Holzkohle, Holzkohlenlösche und Holzkohlensäcke an Stelle des mit gleichem Tage ausser Kraft tretenden bisherigen Ausnahmetarifs VI für Brennholz.

Exemplare des genannten Nachtrags sind zum Preise von 3 Kreuzern Oe. W. im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Wien I, Johannesgasse, sowie bei den K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen Krakau und Lemberg bezw. beim K. K. Bahnbetriebsamte Czernowitz erhältlich.

Wien, am 10. Dezember 1890. (2760)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Neue Gebührentarife Theil II für die Bukowinaer Lokalbahnen sowie ermässigte Tarife für bestimmte Artikel im direkten Verkehre zwischen Stationen der Linie Lemberg-Suczawa und den Bukowinaer Lokalbahnen. Mit 1. Januar 1891 werden neue Gebührentarife Theil II für den Eil- und Frachtgütertransport auf den im Staatsbetriebe stehenden Bukowinaer Lokalbahnen in Wirksamkeit gesetzt.

Hierdurch gelangen alle in den Gebührentarifen der Bukowinaer Lokalbahnen vom 1. Mai 1888 resp. 17. November 1889 sowie im Tarifnachtrag I vom 15. März 1890 hinsichtlich des Eilgut- und Frachtenverkehres enthaltenen Tarifs- und sonstigen Bestimmungen zur Aufhebung.

Mit dem gleichen Tage treten ferner ermässigte Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Mahlprodukte, Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, Holzdraht, Brennholz, Lohe, Kalk, Stein- und Sudsalz sowie Bier im direkten Verkehre zwischen Stationen der Linie Lemberg-Suczawa und der Bukowinaer Lokalbahnen unter Aufhebung des direkten Spezialtarifs für Getreide etc. vom 20. August 1888 nebst Nachtrag I zu demselben vom 15. August 1889, Nachtrag II vom 15. März 1890 und Nachtrag III vom 1. September 1890, in Kraft. Exemplare der neuen Gebührentarife Theil II sind zum Preise von 40 kr. Oe. W., der ermässigten direkten Tarife zum Preise von 10 kr. Oe. W. im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I. Johannesgasse 29, bei der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Lemberg und bei dem K. K. Bahn-Betriebsamte in Czernowitz erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2761)

(Fortsetzung des Güterverkehrs S. 980.)

Beiblatt zu No. 99 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, am 17. Dezember 1890.

Bemerkungen zur Englischen Eisenbahnstatistik.

Vom Regierungs-Baumeister Kemmann.

(Schluss aus Nr. 95.)

D. Einige fernere Gesichtspunkte bei Beurtheilung der statistischen Angaben.

Hinsichtlich der Güterzüge ist auf die Möglichkeit bedeutender Ersparnisse bereits von vielen Seiten hingewiesen worden. Namentlich wird die Tragfähigkeit der Wagen und die Zugkraft bei weitem nicht überall ausgenutzt, auch ist die Zahl der leer zurückgehenden Züge eine unnöthig grosse Im Personenverkehr wird selbst seitens der Fachleute des eigenen Landes auf eine weitgehende Kapitalverschwendung infolge Einrichtung zahlreicher schnellfahrender, lediglich sportsmässigem Wettbewerb dienender Züge hingewiesen.

Ein weiteres kostenbringendes Moment von wesentlicher Bedeutung liegt in der Art und Weise der Vorschriften, an welche die Gewährung der Konzessionen gebunden ist. Nicht allein für Eisenbahnen und Kanäle, auch für Pferdebahnen, Hafenanlagen, Gas- und Wasserwerksanlagen usw. werden die Konzessionen im Wege der Gesetzgebung durch private Bills gewährt, von welchen jährlich eine grosse Unzahl vor das Parlament gelangen. Für jede Erweiterung einer Bahnlinie, Kapitalvermehrung usw. sind derartige Bills erforderlich. Bei der durch das Parlament in besonderen Ausschüssen (committees) erfolgenden Prüfung der Vorlagen finden zahlreiche Vernehmungen von Zeugen statt, nach deren Aussagen die Gemeinnützlichkeit des Unternehmens beurtheilt wird. Es ist, beiläufig bemerkt, einer der Vorzüge der Englischen Gesetzgebung, dass das Wider der Gegenparteien stets ebenso unparteiischer Erwägung sicher ist, wie das Für der Interessenten. Diese Kreuzverhöre werden von besonderen Anwälten oft in breit angelegter Art und Weise geführt, so dass die Durchbringung der Vorlagen*) meist recht bedeutende Kosten verursacht. Die Interessenten haben die Gebühren für den Rechtsbeistand, das Parlament, die oft weit hergereisten Zeugen allein zu tragen. Oft belaufen sich diese Kosten geradezu ins Ungeheuerliche. In den statistischen Nachweisungen werden dieselben unter „legal and parlamentary charges“ besonders aufgeführt. Namentlich der den ersten Eisenbahnvorlagen entgegengesetzte eiserne Widerstand fand seinen Ausdruck in ungeheuren Aufwendungen, welche zum Theil auch für Bestechungen verwendet wurden. So betrugen die Unkosten im Falle der London und Brightonbahn 60 075 ℳ, der Manchester und Birmingham 64 875 ℳ, der London und Blackwall 180 175 ℳ auf das Kilometer. Die Rechtsbeistände der Südostbahn erhielten 4,8 Millionen Mark, welche auf 10 000 Folioseiten nachgewiesen wurden. Man hat angegeben, dass bei vernünftigerer Wirthschaft zum wenigten 1 Milliarde Mark hätte erspart werden und doch ein zweckmässigeres Netz von Bahnen hergestellt werden können.

Eine weitere Quelle unnöthigen Kostenaufwandes liegt in der unaufhörlichen Befehdung der wettstreitenden Gesellschaften auf dem Prozesswege, welche oft ungezählte Summen verschlingt. Im Jahre 1885 wurden an Parlaments- und Prozessgebühren 4 948 100 ℳ, 1884 sogar 6 479 800 ℳ verausgabt. Seit 1872 überschritt diese Summe in 6 getrennten Jahren den Betrag von 6 Millionen Mark, am höchsten war sie 1873 mit 7 836 560 ℳ, 1883 betrug sie 7 463 700 ℳ. Nicht unerheblich sind die Ersatzleistungen für Beschädigungen und Verluste, welche meist unmässig hoch ausfallen, aber auf dem Prozesswege leicht noch mehr in die Höhe getrieben werden, da das Gesetz gegen die Bahnen in solchen Fällen unnachsichtlich vorgeht. Die Ersatzleistungen beliefen sich im Jahre 1873 auf die Höchstsumme von 7 290 180 ℳ (275 ℳ auf das Kilometer) und 1884 auf 3 673 140 ℳ (110 ℳ auf das Kilometer). Die Höhe des Anlagekapitals ist durchweg eine unangemessen hohe, was zum Theil seinen Grund hat in dem bei den ersten Bahnen befolgten Grundsatz, Krümmungen und Steigungen thunlichst zu vermeiden oder doch wenigstens innerhalb sehr mässiger Grenzen zu halten. Dadurch und durch die angestrebte Vermeidung von Wegekreuzungen in Schienenhöhe wuchsen die Kosten selbst bei einigermaassen günstigem Gelände infolge der zahlreichen und tiefen Einschnitte und hohen Dämme und die hierdurch bedingten Bauwerke und Tunnel ausserordentlich.

*) Bill ist Vorlage, welche Act wird, sobald sie Gesetzeskraft erlangt hat.

Endlich verdient auch wenigstens der Erwähnung, dass die Besoldung der zahlreichen Oberbeamten nach unseren Begriffen eine sehr hohe ist. Allein an Gehältern für Sekretär, Generaldirektor, Oberbeamte für das Rechnungswesen und die denselben beigegebenen Büreaubeamten sind von der Westbahn im Jahre 1888 1,1 Millionen Mark, von der Nordwestbahn 1,4 Millionen Mark verausgabt worden. Diese sowie die vergrösserten Kosten für das Rechnungswesen (die Central-Verrechnungsstelle, das Railway-Clearinghouse bezieht von den Bahnen besondere Vergütungen), die auch im allgemeinen kostspielige Bahnunterhaltung usw. tragen ferner zur Vermehrung der Ausgaben bei. In der neueren Zeit hat man, wie die bereits aufgeführten Tabellen lehren, mehr wie früher darauf Bedacht genommen, die Betriebskosten einzuschränken, und nicht ohne Erfolg, wie aus nachstehender Tabelle zu ersehen (vergl. auch Tabelle X der bereits mitgetheilten statistischen Zusammenstellung).

Betriebsunkosten in Mark.

	Auf 1 Zugkm		Zunahme	Abnahme
	1876	1886		
a) Bahnunterhaltung . .	0,39	0,27	—	0,12
b) Lokomotivkraft . . .	0,49	0,42	—	0,07
c) Betriebsmittel	0,16	0,16	—	—
d) Verkehrskosten . . .	0,57	0,51	—	0,06
e) Allgemeine Kosten . .	0,08	0 07	—	0,01
f) Gefälle und Abgaben .	0,07	0,09	0,02	—
g) Staatssteuern (nur für England)	0,044	0,015	—	0,029
h) Ersatzleistungen für:				
α) persönliche Beschädigungen	0,018	0,009	—	0,009
β) Schäden an Gütern	0,019	0,007	—	0,012
i) Rechtsbeistand und Parlamentskosten . .	0,016	0,010	—	0,006
k) Verschiedenes	0,032	0,019	—	0,013
Zusammen	1,89	1,58	0 02	0 33
				0,02
			Gesammtabnahme	0,31 = 16 %

Die Verminderung unter h α ist der Verallgemeinerung der Sicherheitsstellwerke und der Blockirungen zuzuschreiben, welche das Handelsamt rege betrieben hat. Im allgemeinen betheiligt ist aber auch der allgemeine Preisrückgang in der letzten Periode. Dieser Abfall der Einnahmen tritt gegen den

1. Anlagekapital in

Bahngesellschaft	a) Gesetzlich zugelassenes Kapital			b) Geschaffenes Stamm- und Aktienkapital				
				Gewöhnliches Kapital		Garantirtes Kapital		
	Aktien- und Stammkapital	Anleihen und schwebende Schulden	Zusammen	Betrag	Gezahlte Dividende	Betrag	Garantirte Dividende	Gezahlte Dividende
				a) England und Wales.				
G. W.	1 154.18	393,47	1 547.65	392.33	$5\frac{1}{4}$	470,36	5	5
	218.36	99,64	318,00	106.20	$0-7\frac{1}{2}$	33,90	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
L. N. W.	1 604.46	564 07	2 168,53	755.18	$6\frac{1}{4}$	302,01	4	4
	25,57	9 52	35 09	20 69	$0-3\frac{1}{8}$	—	—	—
Mid.	1 284,91	381,35	1 666,26	565,59	$4\frac{5}{8}$	200,87	4—6	4—6
	9,65	1,78	11.43	2,55	$\frac{1}{2}-2\frac{1}{4}$	6,85	4	4
G. N.	546 47	182,07	728,54	267.74	$2\frac{3}{4}-6$	—	—	—
	47.25	11,14	58,39	44 32	$0-7\frac{1}{2}$	—	—	—
G. E.	581,29	261.84	843 13	247,09	$2\frac{1}{8}$	121.89	4—5	4—5
	96,87	30,45	127.32	76,53	$0-7\frac{5}{8}$	1,36	5—6	5—6
L. T. S.	40 84	13.90	54,74	26,65	$5\frac{1}{2}$	—	—	—
S. E.	406 93	138 57	545,50	187.55	$3\frac{1}{2}-6$	35,69	$4\frac{1}{2}-5\frac{1}{8}$	$4\frac{1}{2}-5\frac{1}{8}$
	31,51	7,93	39,44	18,73	$2\frac{2}{3}-4\frac{1}{4}$	—	—	—
L. C. D.	379,26	164 41	543.67	225,16	0	2,73	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
	1.40	0 46	1.86	1 23	4	—	—	—
L. B. S.	372 60	123.69	496.29	150 00	$4\frac{1}{2}-6$	39.12	5	5
	1.32	0,44	1.76	0,88	0	—	—	—
L. S. W.	488.46	170 86	659,32	223.18	5	15,96	4	4
	18,62	6 18	24 80	7.95	0—5	—	—	—
Nordost	931.69	304 84	1 236 53	472 06	$5\frac{3}{8}$	156.40	4—6	$4-7\frac{1}{7}$
	16.50	4,99	21.49	6 51	0	0,34	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
Lancashire und Yorkshire	666.63	214.09	880.72	307.86	$3\frac{1}{2}$	28,10	4	4
	2,74	2.59	5.33	0.74	0	—	—	—
Manchester, Sheffield und Lincolnshire	471.77	181 68	653,45	109,85	0—4	103,93	4—6	4—6
	13,00	3,00	16,00	4,19	0	—	—	—
				b) Schottland.				
Caledonische	651,30	170,87	822,17	272,85	$0-3\frac{5}{8}$	170,99	4	4
	34.86	10 22	45 08	23 16	$0-5\frac{5}{6}$	0,88	5	$5\frac{5}{6}$
Nordbritische	553 20	174.03	727.23	140,97	$\frac{1}{4}-3$	—	—	—
	29,58	8.12	37,70	24.81	0—7	1,28	5	5
Glasgow und Südwest	224.76	63,23	287,99	107.40	$0-3\frac{7}{8}$	45,21	4	4
	1,49	—	1,49	1,49	$5\frac{3}{4}-7$	—	—	—
				c) Irland.				
Grosse südliche und westliche	126,20	37,48	163,68	99,39	$4\frac{1}{4}$	—	—	—
	3,70	2 03	5,73	3,20	0	—	—	—
Mittelländische grosse West	68.00	37,68	105.68	47,40	$3\frac{5}{8}$	—	—	—
	15.92	8,85	24,77	10.34	$0-5\frac{2}{5}$	—	—	—
Grosse Nord	108.49	38.39	146,88	66,58	$4\frac{1}{8}$	14,55	4—5	4—5
	6,00	5,07	11,07	0,94	0	—	—	—

2. Personen- und

Gesellschaft	Betriebslänge der Bahnen (in Kilometer)					Personenverkehr. Zahl der beförderten Personen (in Millionen) ausschl. Zeitkarten				Inhaber von Zeitkarten	Güterverkehr (in Millionen Tonnen)	
	eingeleisig	zweigeleisig	dreigeleisig	vier- und mehrgeleisig	zusammen	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen		Mineral Klasse	allgem. Waarenklasse
					a) England und Wales.							
G. W.	2 034	1 825	—	37	3 896	1,5	5.7	43,9	51,1	97 904	17 3	5 5
L. N. W.	631	2 056	46	210	2 943	2,1	3.5	49.5	55,1	152 608[1]	25,1	7.8
Mid.	623	1 467	37	125	2 252	1.5	fehlt	31 8	33,3	21 288[2]	15 0	8.7
G. N.	295	888	46	48	1 277	0.8	1,4	24.0	26.2	20 830	5.2	4 7
G. E.	772	889	5	13	1 679	1.9	5.9	61.6	69,4	21 561	2 8	4 1
L. T. S.	6	—	91	—[6]	97	0,16	0.35	4.78	5,29	1 016	0,20	0 11
S. E.	72	510	5	5	592	1,2	2 9	22 7	26.8	11 580	1.0	0.94
L. C. D.	18	265	2	11	296	2,0	3,0	22,8	27 8	25 812[3]	1,7	0 5
L. B. S.	209	435	13	16	673	1.7	3 2	31,3	36 2	18 237	1,5	0.8
L. S. W.	366	872	6	22	1 266	2.3	4,5	28 8	35 6	244 423[4]	2 1	1 5
Nordost	872	—	1 631	—[6]	2 503	0 82	0 68	31,5	33.0	9 222	27 3	7.3
Lancashire und Yorkshire	37	—	758	—[6]	795	1.2	1 9	36 8	39 9	17 760	10,9	5 0
Manchester, Sheffield und Lincolnshire	34	445	10	19	508	0 2	0,3	10 2	10,7	3 226[2]	6 6	4.1
					b) Schottland.							
Caledonische	761	579[5]	—	—	1 340	1,5	1,0	16,4	18.9	11 146	11.1	3,0
Nordbritische	682	952[5]	—	—	1 634	2 1	0,7	25,7	28,5	23 135	10,1	3,3
Glasgow und Südwest	417	138[5]	—	—	555	0,65	0,30	8,3	9,3	3 850[2]	3,7	1,0
					c) Irland.							
Grosse südliche und westliche	334	557[5]	—	—	891	0,2	0 4	1,9	2,5	609	0,17	0,67
Mittelländische grosse West	239	454[5]	—	—	693	0,1	0,1	0,8	1 0	183	0 05	0.32
Grosse Nord	223	615[5]	—	—	838	0,2	0,6	2,9	3,7	1 927	0,24	0,58

[1]) Einschl. 107 348 Arbeiter-Wochenkarten. [2]) Als Jahreskarten (die Zeitkarten, welche geringere als Jahresdauer haben, sind in Jahresdauer umgerechnet). [3]) Einschl. 47 312 Arbeiter-Wochenkarten. [4]) Einschl. 209 960 Arbeiter-Wochenkarten. [5]) **Zwei- und mehrgeleisig.** [6]) Zwei-, drei- und mehrgeleisige Bahnen zusammengefasst.

Millionen Mark.

Vorzugskapital: Betrag	Vorzugskapital: Vorzugsdividende	Vorzugskapital: Gezahlte Dividende	Gesammtes eingezahltes Kapital	c) Durch Anleihen und Schuldverschreibungen beschafftes Kapital: Betrag	Zinsen %	Betrag	Zinsen %	zusammen	Gesammtsumme b + c	Kapitalzeichnungen bei anderen Bahnen
a) England und Wales.										
230,15	5	5	1 092.84	2 27	3—5	349 00	4—5	351,27	1 444,11	27,94
44 27	4—6	0—6	184.37	10,79	3½—5	72,01	3¼—5	82 80	267,17	1,52
461,61	4	4	1 518.80	3,50	5	512 89	4	516 39	2 035,19	101.00
2 80	3½—5	0—4½	23,49	1,04	4½—5	7.79	1¾—5	8 83	32 32	0,075
499,50	4	4	1 265.96	6 37	3—3¼	350,88	3—4	357,25	1 623,21	143,97
—	—	—	9 40	0,11	4—4¼	1,51	4½	1.62	11,02	—
276,11	4—6	4—6	543.85	—	—	176,10	4—5	176,10	719.95	121,54
0.37	4—5	4—5	44.69	0,82	4	1.72	2—5	2.54	47.23	—
194,57	4—4½	4—5	563 55	15,18	3½—8	233 20	4—5	248.38	811,93	4,84
7,12	4—6	0—5	85.01	1,94	4—5	16.11	4—5	18.05	103,06	—
8 19	4—4½	4—4½	34,84	—	—	10.31	4	10 31	45 15	—
105,81	4½—5	4—5	329 05	3.12	3½—3⅝	108.23	4—5	111 35	440,40	6,80
4 45	5	5	23.18	1 28	4	3,72	3½—4¼	5 00	28,18	—
143,99	4½	0—3¼	371,88	3,93	4	154,06	4—4½	157.99	529,87	3,29
—	—	—	1.23	0,46	4—4½	—	—	0.46	1,69	—
165 61	4—5	4—5	354 73	—	—	112,50	4—4½	112.50	467,23	—
0 32	5	5	1.20	—	—	0,44	4¼	0 44	1,64	—
205,14	4	4	444.28	0 54	3½	149.98	3½—4	150,52	594.80	9.21
0 26	5—6	3—6	8,21	0,72	4—5	2 04	4—5	2.76	10.97	—
254.42	2—5½	2—5½	882 88	0 50	4	273,76	4—4½	274 26	1 157.14	4,57
5 89	3—5	0	127,4	1,45	4—4½	2 13	5	3.58	16,32	—
291 25	4	4	627.20	17,23	3—4	187 53	4	204 76	831.97	—
0.4	4—6	0—6	1,14	0,11	3¼—5	0.82	4—4½	0 93	2 07	—
167,47	3¼—5	3¼—5	381.24	0,06	4	151,53	4—5	151,59	532 82	129 25
4,50	3¼—5	0—6	8,69	2 38	4	—	—	2,38	11,07	—
b) Schottland.										
182.40	4—5	4—5	626.24	17,90	3¼—4	137,84	4	155,74	781.98	11,70
6 98	4—5	0—5	30 94	5,49	3½—4¼	2,00	3½	7,49	38,43	—
23 00	1½—6	1½—6	532.20	20 32	3—4½	140 84	3—5	161.16	693 36	15.36
2 10	4½—6	0—6	28.19	5 62	3½—5½	1 23	4	6 85	35 04	0 24
65.44	4—5	4—5	218,05	3,74	3¼—5	54,18	4	57,92	275 97	7.94
—	—	—	1,49	—	—	—	—	—	1,49	—
c) Irland.										
26.58	4	4	125.97	—	—	35,05	4	35,05	161,02	0,26
0 40	5	0	3.60	1,96	4—5	—	—	1,96	5 56	—
18 40	4—5	4—5	65.80	3,14	3½	26 36	4—4½	29,50	95,30	2,27
5.39	5—6	0—6	15,73	—	—	8,53	4—4½	8,53	24,26	0,24
22 89	3½—4¼	3½—4½	104.02	0,02	5	36 04	4—5	36 06	140 08	0,24
2,00	5	0	2,94	1.77	4	3,22	3—5	4 99	7,93	—

Güterverkehr.

Zugmeilen (in Millionen): Personenzüge	Güter- und Mineralzüge	Zusammen	Roheinnahmen aus dem Personenverkehr: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse einschl. Parlamentszüge	Zeitkarten	a) Zusammen	b) Uebergepäck, Packete, Wagen, Pferde, Hunde	c) Post	Gesammtsumme d) = a + b + c	Roheinnahmen aus dem Güterverkehr: Waaren	lebende Thiere	Mineralien	e) Zusammen	f) Verschiedenes (Pächtergebühren, Schiffahrt, Dampfer usw.)	Sämmtliche Einnahmen aus allen Verkehrsquellen d + e + f
a) England und Wales.																
14,6	15.2	29.8	5.68	9,75	41.81	1,71	58 95	9.18	2,40	70 53	39,97	2 70	36 84	79,51	2,99	153,03
19.5	18,1	37,6	9,80	6,97	47,07	3.13[1]	66 97	12.32	3 64	82,93	70.68	4 69	42 92	118 29	3 93	205,15
14 0	19.3	33 3	5 05	fehlt	31,39	2.33	38,77	7.54	1,04	47,35	50 90	1.69	44.19	96,78	1.61	145,74
9,0	8.6	17.6	3.20	1,76	18.17	1 98	25.11	3,97	0,64	29 72	25.86	1 06	15,29	42 21	1.20	73,13
9,1	5 9	15.0	2,91	3 70	23,49	3 41	33.51	2 90	0,60	37.01	21.15	1 91	8 41	31.47	5.83	74,31
0,68	0 12	0.80	0,20	0,31	1,63	0 16	2,30	0.13	0,01	2.44	0,62	0,14	0.18	0 94	0.32	3,70
5 1	1,5	6.6	4 27	4,41	14,02	2,94	25,64	2 56	0.49	28,69	6,53	0 29	2 94	9,76	4,71	43 16
3,3	0,7	4.0	2 95	2,66	8 75	1,74[2]	16,10	1.34	0,03	17,47	2 93	0 13	2 08	5.14	3,12	25,73
6,5	1.4	7.9	3.97	4,11	16 80	3,69	28,57	2 26	0.21	31.04	6 55	0 27	3,78	10,60	2,67	44.31
8 3	3.2	11 5	5 04	5 21	21.31	3 22[3]	34 78	4 02	0,48	39.28	12 44	0 72	4.42	17 58	5,56	62 42
10.0	12.9	22,9	2.62	1,33	24,18	1 60	29,73	4 87	0.92	35.52	35.65	1 88	41.57	79.10	3 35	117,97
8.3	5.7	14.0	1.52	1,45	20.93	2.94	26 84	2 67	0 23	29.74	28.71	0,87	15,35	44.93	1,64	76 31
2,6	4.2	6,8	0 43	0,30	6 53	0 40	7,66	2 06	0 07	9,79	14,86	0,32	10,02	25.20	4.73	39,72
b) Schottland.																
6.0	6,4	12 4	2.79	0 90	12,11	1.15	16.95	2 72	1.42	21.09	16,11	1,45	16 98	34 54	2,81	58,44
5,8	6.5	12 3	2 64	0 64	13 40	1,37	18,05	2 21	0,50	20 76	15 78	1.18	14.65	31.61	0 98	53 35
2,5	2,3	4.8	1,92	0,21	5,85	0,55	7,88	1,15	0 22	9 20	6 86	0 39	5,10	12,35	0,60	22,15
c) Irland.																
2,0	1,1	3,1	0.92	1.60	3 33	0,04	5,89	0,78	0,81	7,48	5.21	1,44	0,54	7,19	0,06	14,73
1,3	0 7	2,0	0 60	0,62	2.06	0,12	3,30	0,40	0 58	4.28	3 27	1,37	0.17	4,81	0 23	9,32
1,9	0,9	2,8	0,81	1,43	3,33	0,13	5,70	0,64	0,76	7,10	4,55	0,69	0,68	5,92	0,14	13,16

[1]) Einschl. 0,18 für Arbeiter-Wochenkarten. [2]) Einschl. 0,09 für Arbeiter-Wochenkarten. [3]) Einschl. 0,22 für Arbeiter-Wochenkarten.

3. Betriebsausgabe, Reinein-

Gesellschaft	Betriebslänge Ende 1886 km	Betriebsausgabe in Millionen								
		Bahnunterhaltung, Bauten usw.	Lokomotivkraft einschl. stehende Maschinen	Ausbesserungen und Erneuerungen an Personen- und Güterwagen	Verkehrskosten	Allgemeine Ausgaben	Steuern und Abgaben	Staatssteuern	Entschädigungen für Verletzungen usw.	Entschädigungen für Beschädigungen und Verlust von Gütern
a) England und Wales.										
G. W.	3 896	15,54	18,83	6,16	21.53	3,05	4,23	1,39	0,07	0,51
L. N. W.	2 943	18.23	24,75	8,25	37,74	4.83	5.20	0,92	0,54	0,71
Mid.	2 252	11.20	19.80	11,53	25,96	2.76	4,06	0.30	0,06	0 40
G. N.	1 277	6,49	11,10	3,55	13,86	1,89	2.22	0.31	0,83	0,21
G. E.	1 679	5,79	10,09	2,95	12,41	1,60	2,02	0,37	0.39	0,18
L. T. S.	97	0,25	0,46	0,12	0,59	0,24	0,08	0,003	0 007	0,004
S. E.	592	2,49	4,47	1,67	5,54	1,69	2,02	0.45	0,07	0,06
L. C. D.	296	1,63	2,80	0,83	3,93	0,66	1,09	0.24	0,03	0,02
L. B. S.	673	3,18	5,53	1,39	5,95	0.74	1,85	0,47	0,02	0,09
L. S. W.	1 266	5,81	9,00	2.33	10.64	1,16	1,79	0,54	0,20	0,18
Nordost	2 503	8,97	19,57	10,36	16.80	2,17	3,86	0,23	0,10	0.14
Lancashire und Yorkshire	795	6,28	11.33	3,81	14.99	1,68	2,43	0.23	0,49	0,21
Manchester, Sheffield u. Lincolnshire	508	2,35	3,52	1,50	6,51	0,98	0,91	0,05	0,02	0,09
b) Schottland.										
Caledonische	1 340	4,54	7,45	3,58	8,85	1,30	1,36	0,19	0,19	0,11
Nordbritische	1 634	4,63	6,32	2,74	8,45	1,01	1,07	0.20	0,06	0,10
Glasgow und Südwest	555	2'27	2,66	1,38	3,43	0,48	0,64	0,06	0,02	0,03
c) Irland.										
Grosse südliche und westliche	896	1,86	2,15	0,77	2,36	0,21	0,54	—	0,03	0,03
Mittelländische grosse West	693	1,33	1,17	0,44	1,19	0,24	0,22	—	0,01	0,01
Grosse Nord	838	1,89	1,69	0,62	1,77	0,30	0,31	—	0,45	0,05

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Tarifirung von Brennholz auf der Eisenbahn Lemberg - Belzec (Tomaszów). Unter Hinweis auf die für Brenn- und Abfallholz bei Aufgabe in vollen Wagenladungen ab Stationen der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) nach Lemberg und Lemberg-Kleparow im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 112 1890 Pos. 1809 veröffentlichten ermässigten Frachtsätze wird hiermit bekannt gegeben, dass vom 1. Januar 1891 angefangen bis auf Widerruf an Stelle des laut h. a. Kundmachung vom 20. Dezember 1889 mit 31. Dezember l. J. ausser Kraft tretenden Ausnahmetarifes II auf Brennholzsendungen bei Beförderung auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) die Güterklassifikation der gemeinsamen Bestimmungen Tarif Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen, gültig vom 1. September 1887, Anwendung finden wird.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2762)

Niederschlesisch-Westösterreichischer Kokesverkehr. Einführung eines Nachtrages I. Mit 1. Februar 1891 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesisch-Westösterreichischen Kokesverkehr vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag I in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag, welcher bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und der Generaldirektion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien zu beziehen ist, enthält Kurskürzungstabellen 3 und 4. Ab 1. Februar 1891 bis auf weiteres gelangt die Kurskürzungstabelle 3 zur Anwendung.

Wien, den 14. Dezember 1890. (2763)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. (Einführung eines Nachtrages III.) Mit 1. Februar 1891 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag III in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Kurskürzungstabelle 3 und 4 (ab 1. Februar 1891 bis auf weiteres gelangt Tabelle 3 zur Anwendung).
2. Neue und theilweise ermässigte Frachtsätze nach Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.
3. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Der Nachtrag III ist zu beziehen durch die Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin und die Generaldirektion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien.

Wien, den 13. Dezember 1890. (2764)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ung. Russischer Eisenbahnverband, Einführung des XXVI. Nachtrages zum Theil II des Verbandtarifes. Am $\frac{\text{20. Februar a. St. 1890}}{\text{1. Januar n. St. 1891}}$ tritt der XXVI Nachtrag zum Theil II des Tarifes vom $\frac{\text{20. Dezember a. St. 1882}}{\text{1. Januar n. St. 1883}}$ in Wirksamkeit.

Mittelst dieses Nachtrages werden aus Anlass der Aufhebung des Verbandtarifes für den Verkehr in der Richtung nach Russland Kartirungsfrachtsätze ab den Oesterr.-Ung. Aufgabestationen nach den Russischen Einbruchsstationen zur Einführung gebracht.

Weiter werden durch diesen Nachtrag mit $\frac{\text{16. Febr. a. St.}}{\text{28. Febr. n. St.}}$ 1891 die Schnittfrachtsätze in Gulden Oesterr. Whr. N. im Verkehre von und nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des XXVI. Nachtrages können zum Preise von 5 kr. Oesterr. Whr. pro Stück von den betheiligten Verwaltungen direkt oder im Wege der im Tarife enthaltenen Stationen bezogen werden.

Wien, am 15. Dezember 1890. (2765)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Hinausgabe eines temporären Anhanges zum Tarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport etc. im Lokalverkehre auf dem Hauptbahnnetze der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Januar 1891 tritt im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu den ab 1. November 1889 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen (Theil II) für den Eil- und Frachtgütertransport etc. ein temporärer Anhang mit Gültigkeit bis auf Widerruf in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen.

Wien, am 15. Dezember 1890. (2766)

Priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahn-Ges. Nachtrag IV zum Lokaltarife Theil II — Heft 1 a. Zu dem gesellschaft-

nahme sowie Betriebsmittel.

Mark				Gesammteinnahme aus Tabelle 2	Bleiben Reineinnahme	Ausgaben in Hundertheilen der Einnahmen	Betriebsmittel am 31. Dezember 1886.					
Parlaments- und Gerichtskosten	Dampfer-, Kanal- und Hafenkosten	Anderweite Betriebsausgaben	Insgesammt				Lokomotiven	Personenwagen	Andere in Personenzügen laufende Wagen	Wagen für lebende Thiere, Mineralien und Waaren der allgemeinen Klasse	Andere noch nicht aufgeführte Wagen	Gesammtzahl aller Wagen für Beförderung von Personen, lebenden Thieren, Bettungsmaterial usw.
					a) England und Wales.							
0,57	2,80	0.01	74,69	153,03	78,34	49	1 600	3 079	1 580	36 336	1 981	42 976
0,64	3,08	0,51	105,40	205,15	99,75	51	2 531	4 432	2 041	49 333	4 090	59 896
0,23	0,04	0.30	76,64	145.74	69,10	53	1 767	2 382	1 287	82 734	—	86 403
0,22	0,24	0,31	41,23	73,13	31 90	56	821	1 884	507	20 920	2 090	25 401
0,22	3,79	0,02	39,83	74,31	34,48	54	696	2 070	1 022	14 208	288	17 588
0,02	0,14	0,01	1,92	3.70	1.78	52	30	265	18	637	—	920
0.26	1,27	0,35	20,34	43.16	22 82	47	332	1 499	520	4 777	292	7 088
0,14	1,72	0,31	13,40	25,73	12,33	52	180	827	173	1 967	108	3 075
0,12	1,37	0,53	21,24	44.31	23.07	48	410	2 234	583	7 083	443	10 343
0,12	3,44	0,59	35 80	62,42	26,62	57	547	1 995	775	7 788	594	11 152
0,23	1,30	—	63,73	117,97	54,23	54	1 506	2 070	788	75 337	—	78 195
0,19	1,22	—	42,86	76 31	33,45	56	918	2 212	428	20 326	—	22 966
0,12	2,59	0,82	19,46	39,72	20,26	49	540	694	143	12 681	—	13 518
					b) Schottland.							
0,19	0,65	1,08	29,49	58,44	28,95	50	690	1 219	441	43 805	649	46 114
0,16	0,76	0,58	26,08	53,35	27,27	49	597	1 480	458	32 987	144	35 069
0,09	—	0,17	11,23	22,15	10,92	51	291	699	226	11 389	304	12 618
					c) Irland.							
0,04	—	0,04	8,03	14,73	6,70	54	174	369	147	3 521	141	4 178
0,04	0,09	0,001	4,74	9.32	4,58	51	104	167	143	1 921	104	2 335
0,02	—	0,01	7,11	13,16	6,05	54	137	296	192	3 222	131	3 841

lichen Lokaltarife Theil II — Heft 1 a vom 10/7. 1889 tritt am 1. Januar 1891 der Nachtrag IV in Kraft, welcher Ergänzung der Tarifbestimmungen, geänderte Frachtsätze für Wien und Stadlau im Verkehre mit gesellschaftl. Ungar. Stationen, Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifs 12 für diverse Artikel etc. enthält. Exemplare werden demnächst bei der Direktion in Wien I Pestalozzig. 8 und im Wege der gesellsch. Stationen zu beziehen sein.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2767)

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Anhanges zu den Tarifen, Theil II. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 bis auf Widerruf gelangt, ein Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes zur Einführung, welcher ermässigte und direkte Kartirungsfrachtsätze für einige Tarifklassen und speziell angeführte Artikel in den daselbst näher bezeichneten Verkehrsrelationen enthält und bei der gefertigten Generaldirektion zum Preise von 20 Kreuzer Oe. W. pro Exemplar zu erhalten sein wird.

Prag, am 12. Dezember 1890. (2768)

Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Neue Gebührentarife Theil II für die Kolomeaer Lokalbahnen. Mit 1. Januar 1891 treten neue Gebührentarife Theil II für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den im Staatsbetriebe stehenden Kolomeaer Lokalbahnen in Wirksamkeit.

Hierdurch gelangen zur Aufhebung:

1. Alle in den Gebührentarifen der Kolomeaer Lokalbahnen vom 1. Oktober resp. 1. Dezember 1886 hinsichtlich des Eilgut- und Frachtenverkehres enthaltenen Tarifs- und sonstigen Bestimmungen,
2. der Anhang zu den genannten Gebührentarifen, gültig vom 1. Januar 1887,
3. der im Nachtrage I zu demselben, gültig vom 1. Juli 1887, enthaltene Spezialtarif Nr. 3 und
4. der Nachtrag III zu den genannten Gebührentarifen, gültig vom 1. Mai 1888.

Exemplare der neuen Gebührentarife Theil II sind zum Preise von 30 kr. Oe. W. im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I. Johannesgasse 29, sowie bei der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Lemberg erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2769)

Kohlenverkehr Böhmen - Werrabahn. Einführung neuer Frachtsätze für Meiningen. Die im Böhmisch - Bayerischen Kohlentarife Heft 1 und 2 vom 1. November 1890 enthaltenen Frachtsätze für Meiningen (Bayer. Staatsb.) gelten vom 1. Januar 1891 an auch für Meiningen (Werrabahn).

Prag, am 9. Dezember 1890. (2770)

Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Oesterreichisch - Böhmischer Eisenbahnverband. Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 treten zu den Tarifheften 1 und 2 des obigen Verbandes die Nachträge I in Kraft, welche beide

1. Reexpeditionsbestimmungen für Spiritustransporte,
2. Aufnahme der Stationen Neu-Zagórz und Lawoczne,
3. bisherige Kartirungs-Frachtsätze und
4. Berichtigungen

enthalten; der Nachtrag I zum Tarifhefte 2 enthält überdies die Aufnahme der Oesterreichischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Aufnahme der Station Mährisch - Neustadt (letztere in den Ausnahmetarif XIV für Hadern).

Die Tarifnachträge können bei den betheiligten Bahnen und zwar:

der Nachtrag I zum Tarifhefte 1 zum Preise von 15 kr.,
der Nachtrag I zum Tarifhefte 2 zum Preise von 50 kr.

bezogen werden.

Wien, den 14. Dezember 1890. (2771)

Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Getreide-Ausnahmetarife Theil III, 1. Heft des obenbezeichneten Verbandes vom 1. Oktober 1889 tritt am 1. Januar 1891 der Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher enthält:

1. Abänderung der Tarifbestimmungen;
2. neue bezw. abgeänderte Frachtsätze;
3. Aufhebung von Frachtsätzen;
4. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses;
5. Abänderung von Stationsnamen;
6. Berichtigungen;
7. Kursdifferenzbeträge.

Die Kursdifferenzen werden ab 1. Januar 1891 im einfachen Betrage zu den Frachtsätzen e hinzugerechnet.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. Oe. W. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 12. Dezember 1890. (2772)

Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterr.-Ungar. Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Getreide-Ausnahmetarife. Am 1. Januar 1891 treten unter dem Titel Theil III, 3. und 4. Heft, neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc. in Wirksamkeit, wodurch die gleichnamigen Ausnahmetarife, gültig vom 1. Oktober bezw. 1. Dezember 1887, nebst den hierzu erschienenen Nachträgen zur Aufhebung gelangen.

Insoweit die bisherigen Frachtsätze billiger sind, bleiben dieselben noch bis 31. Januar 1891 in Kraft.

Exemplare dieser neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 60 kr. Oe. W. bezw. 45 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Dezember 1890. (2773)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Ausnahmetarif 2 für die Beförderung von Eisenerzen aller Art und Braunstein, zwischen einzelnen Stationen im Lokalverkehr der Kerkerbachbahn vom 1. August 1888. Die Gültigkeitsdauer des vorgenannten Ausnahmetarifs wird weiter bis zum 31. Dezember 1891 mit der Einschränkung verlängert, dass unter Beobachtung der gesetzlichen Frist eine frühere Aufhebung desselben vorbehalten bleibt, sofern die Voraussetzungen seiner Einführung (Nothlage des Eisenstein-Bergbaues an der Lahn, Dill und Sieg) nicht mehr vorliegen sollten.

Christianshütte, den 10. Dez. 1890. (2774)
Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Tarif und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welche die gleichnamige Tarif- und Antheilstabelle vom 1. November 1890 aufgehoben wird.

Wien, am 5. Dezember 1890. (2775)

Die Station Nowawes-Neuendorf wird vom 20. Dezember 1890 ab auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Magdeburg, den 13. Dezember 1890. (2776
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Personen- und Güterverkehr.

Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha. Mit 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag I zum Gebührentarif für die Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha in Kraft. Derselbe enthält neben der Aenderung der Bestimmung über die Fahrbegünstigung der Militärpersonen Frachtsätze für Gross-Priesen transit und einen Ausnahmetarif für Mehl- und Mahlprodukte aus Oesterr. Mühlenetablissements sowie für Getreide und kann von der gefertigten Direktion zum Preise von 5 Kr. pr. Stück bezogen werden.

Wien, den 11. Dezember 1890. (2777)
Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
als betriebführende Verwaltung
der Lokalbahn
Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die Einlösung der am 2. Januar 1891 fällig werdenden Zinsscheine der $4^1/_2$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 erfolgt vom 24. Dezember d. J. ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig.

Ferner werden dieselben vom Tage der Fälligkeit ab eingelöst:

bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst. (2778)

Magdeburg, den 11. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember 1890 fällige Zinsenkupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z. jener der Schuldverschreibungen:

Lit. A pr. 1500 ℳ D. R.-W. mit
30 ℳ D. R.-W.

und jener der Schuldverschreibungen:

Lit. B pr. 300 ℳ D. R.-W. mit
6 ℳ D. R.-W.

vom 2. Januar 1891 an bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Teplitz, am 10. Dezember 1890. (2779)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

8. Generalversammlungen.

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Die siebzehnte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn findet am 29. Dezember 1890 um 11 Uhr Vormittags in Wien I., Teinfaltstrasse 6, statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsrathes.
2. Wahl des Revisionsausschusses.
3. Wahl in den Verwaltungsrath.
4. Entlohnung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen ihre Aktien in Gemässheit des § 34 der Statuten bis längstens 22. Dezember 1890, Mittags, bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Kreditanstalt hier (I., Teinfaltstrasse 6) deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Nach § 31 der Statuten geben je 20 Aktien das Recht auf Eine Stimme.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche sich durch andere stimmfähige Aktionäre vertreten lassen wollen, belieben zu diesem Zwecke die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigedruckte Vollmacht entsprechend auszufüllen.

Wien, am 9. Dezember 1890. (2780)
Der Verwaltungsrath.

9. Verdingungen.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Lieferung von Stahlschienen. Die Generaldirektion hat die Lieferung von 1000 Stück Weichenzungenschienen zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen abgegeben.

Lieferungsangebote mit Angabe der Liefertermine sind schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift „Angebot auf Schienenlieferung“ versehen, längstens bis

Dienstag, den 23. Dezember d. J.,
Mittags 12 Uhr

bei dem Sekretariat der Generaldirektion einzureichen. An demselben Tage Nachmittags 4 Uhr findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 9. Dezember 1890. (2781)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

10. Verkauf von Altmaterialien

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialenabfälle, als: Schweisseisen, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Eisenblech, Radreifen, Gusseisen, Lokomotivfeuerbüchsen (Flussstahl), Hartgussräder, grosse, Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Abfälle, Dreh- und Bohrspähne, gusseiserne und messingene, Eisenschienen und Schienenenden — sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserm Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 8. Dezbr. 1890. (B2782)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 100. 1890.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 20. Dezember 1890.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Dezember 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Revision des Vereinsreglements auf Grund des Internationalen Uebereinkommens.

I.

An den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist eine sehr wichtige Aufgabe herangetreten: die Durchsicht der vom Vereine ausgegangenen autonomen Bestimmungen nach Maassgabe der Berner Abmachungen vom 14. Oktober d. J. Es gilt, diese Arbeit rechtzeitig, d. h. so bald vorzunehmen, dass das neue Vereinsrecht womöglich zugleich mit dem — dasselbe theilweise beherrschenden — Rechte des internationalen Uebereinkommens ins Leben treten kann.[1]) Und hierzu sind im Verein bereits die Vorbereitungen getroffen: über einen Antrag der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sollen in der zweiten Woche des Januar die desfallsigen Verhandlungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs beginnen. Indem wir die zuversichtliche Erwartung hegen, dass diese Berathungen zu einem alle Theile befriedigenden Ergebnisse führen werden, möchten wir unsere Ueberzeugung dahin aussprechen, dass die Arbeit des Ausschusses um so mehr Aussicht auf praktischen Erfolg haben wird, je enger sie sich an die Berner Vereinbarungen anschliesst.

Es handelt sich in diesem Augenblicke nicht darum, das Uebereinkommen zu kritisiren oder zu verbessern, sondern einzig und allein darum, das Vereinsrecht innerhalb seiner besonderen Bedürfnisse so einzurichten, dass jede Kollision mit dem umfassenderen und in erster Reihe maassgebenden neuen internationalen Rechte vermieden wird. Auch wenn sich in dem letzteren keine Bestimmung des Inhalts fände, dass alle

[1]) Wir möchten hier wiederholt darauf hinweisen, dass für das internationale Uebereinkommen die Ratifikation vorbehalten ist und seine Wirksamkeit 3 Monate nach Austausch der Ratifikationsurkunden beginnt. Wann die letztere erfolgen wird, entzieht sich, da — wenn man Oesterreich-Ungarn für 2 Staaten rechnet und das in letzter Stunde hinzugetretene Liechtenstein nicht übersieht — 11 Staaten betheiligt sind, vorerst jeder Schätzung. Die Hoffnung der offenen und der versteckten Gegner, die Ratifikation werde sich endlos hinausziehen oder gar seitens des einen oder anderen Staates versagt werden, möchte sich indess als eitel erweisen.

ihm widerstreitenden Festsetzungen der Eisenbahnen sowie ihrer Vereine oder Verbände für den internationalen Verkehr der am Uebereinkommen theilnehmenden Staaten bezw. Bahnen nichtig sind (Art. 4), so würden doch naheliegende Erwägungen der Zweckmässigkeit dringend rathsam erscheinen lassen, das Werk der Einigung nicht dadurch zu gefährden, dass von seiner maassgebenden Grundlage — den Berner Abmachungen — willkürlich abgewichen wird.

Es mag ja im Uebereinkommen, welches drei Monate nach der Ratifikation auch für den grössten Theil[2]) des Vereinsgebietes bindendes Recht wird, allerlei stehen, was nach Inhalt oder Form Diesem und Jenem weniger gefällt. Es mag darin allerlei nicht stehen, was der eine oder der andere erleuchtete Fachmann oder Gelehrte gern darin gesehen hätte. Ist es aber, zumal in diesem Stadium der Angelegenheit, weise, sog. „Idealen" absoluter Einheitlichkeit des innern und des internationalen nachzujagen, welche man doch selbst als unerreichbar erkennen muss? Ist es angängig, an einem so mühsamen und schwierigen Werke jeden Ausdruck, welcher vielleicht durch einen passenderen hätte ersetzt werden können, zu beanstanden? Wird man es billigen können, wenn schwer vermeidliche kleine sprachliche Unterschiede, namentlich zwischen dem Deutschen und dem Französischen Text zu Gegensätzen aufgebauscht und zum Stützpunkt gewagter, wo nicht unmöglicher Auslegungen genommen werden? Wird man Denjenigen beipflichten, welche auf Grund derartiger Deduktionen verlangen, es solle das internationale Uebereinkommen erst „nach ihrem Sinn und Geist", der doch „im Grunde nur der Herren eigener Geist" ist, gründlich revidirt und mit der Einführung, bis dies geschehen, zugewartet werden?[3])

Jeder, welchem es um Förderung des Werkes zu thun ist, wird diese Fragen verneinen.

[2]) Ausser den in die Liste zu Art. 1 des Uebereinkommens nicht aufgenommenen Bahnen und Strecken, deren Zahl und Bedeutung übrigens geringfügig ist, sind auch die dem Vereine angehörigen Rumänischen Staatseisenbahnen dem Rechte des Uebereinkommens nicht unterstellt.

[3]) Wir fürchten, die in Nr. 88 S. 860 dieser Zeitung in wohlwollender Weise, allerdings unter dem Vorbehalt näheren Eingehens auf den Inhalt, angekündigte Schrift möchte sich von den oben angedeuteten Verirrungen nicht frei gehalten haben.

Es ist nicht unsere Absicht, eingehende Kritik an einem Buche zu üben, durch dessen Zweck, wie es selbst (S. 3) sagt, „eine streng juristische Vertiefung ausgeschlossen ist", und welches zu einer Zeit erscheint, da naheliegende Rücksichten der Diskretion den berufenen Auslegern des Uebereinkommens verbieten, das Wort zu ergreifen. Der Leser wird übrigens ohne Mühe die zahlreichen Stellen, bei welchen obige Charakteristik zutrifft, selbst entdecken. Im Interesse einer rückhaltslosen und unentstellten Einführung der Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens können wir aber nicht unterlassen, auf das Bedenkliche der gesammten Tendenz jener Schrift kurz hinzuweisen.

Welchen Zweck kann es haben, wenn S. 3 auf die „vorläufig aussichtslose Abänderung" des Uebereinkommens und auf dessen „Mängel und Lücken" hingewiesen wird, „welche bei Aktivirung desselben durch die Einführungsgesetze entsprechend berücksichtigt bezw. möglichst beseitigt werden sollten!" — wenn ferner S. 32 von „Oktroyirung" die Rede ist und daran die Erwägung geknüpft wird: „Es wäre begreiflich, wenn die Eisenbahnen fordern würden, es möge die Geltung des internationalen Uebereinkommens für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland ausser Kraft gesetzt werden!" Wozu die stets wiederkehrende Insinuation, die beiden Reiche könnten durch Separatverträge andere Bestimmungen vereinbaren, als die im Uebereinkommen vorgesehenen? (S. 14.) Wozu der „Wunsch", es möge auf diesem Wege wenigstens eine vorläufige Ausserkraftsetzung des internationalen Rechts erzielt werden? (S. 419.) Muss doch der Verfasser selbst zugestehen, dass dies dem Zwecke des Uebereinkommens und seinem eigenen Ideal widersprechen würde (S. 420).

Wenn seitens des Schweizerischen Eisenbahndepartements die Konferenzprotokolle dem Verfasser der in Rede stehenden Schrift schon im Jahre 1886 in liberalster Weise zur Verfügung gestellt worden sind (s. dessen Vortrag in Nr. 51/52 der Oesterr. Eisenbahnzeitung S. 928), so ist dies sicher nicht in der Meinung geschehen, dass davon ein derartiger Gebrauch gemacht werde.

Das Französische Lokalbahnwesen.*)

Fast jeder der Europäischen Staaten ist z. Zt. mehr oder weniger mit dem Lokalbahnwesen beschäftigt; theils hat man eben erst die Anschauung, dasselbe sei nur Gegenstand eines rein örtlichen Interesses, aufgegeben und sich an den Gedanken gewöhnt, das Lokalbahnwesen als eine allgemeine Angelegenheit des Landes, die gesetzlich zu regeln und staatlich zu befördern ist, anzusehen; theils ist man nach Schaffung der gesetzlichen Grundlage mit dem Ausbau beschäftigt, theils hat die Erfahrung Mängel und Lücken der bestehenden Gesetzgebung gezeigt, welche der Abhilfe bedürfen. Frankreich hat bereits alle drei Veränderungen erfahren und steht nun zum zweiten Male auf dem Punkte, seiner Lokalbahngesetzgebung eine neue Grundlage zu schaffen.

Bereits vor 25 Jahren (am 12. Juli 1865) wurde das erste Französische Lokalbahngesetz, welches die Schaffung eines vollständigen, selbst die geringsten Flecken bedienenden Netzes unter der vierfachen Betheiligung des Staates, der Departements, der Gemeinden und von Privatpersonen in Aussicht stellte, erlassen. Die angenehme Täuschung, der man sich hingab, dauerte nicht lange, da die Departements nur einen äusserst beschränkten Gebrauch von dem Gesetz machten; vielleicht war die Erkenntniss der gebotenen Vortheile noch nicht genügend in das Volksbewusstsein eingedrungen, vielleicht reichten auch die Hilfsquellen der Departements, welche ihre verfügbaren Mittel auf Grund des Gesetzes von 1836 zur Vollendung des Landstrassennetzes verwenden mussten, nicht aus, um zur Bildung des Anlagekapitals der Lokalbahnen Beiträge zu leisten. Auch andere Ursachen mögen zum Scheitern des erstrebten Zieles beigetragen haben, jedenfalls erkannte man mit der Zeit, dass auf dieser Grundlage der Ausbau des gewünschten Lokalbahnnetzes nicht gefördert werde; das Gesetz vom 11. Juni 1880, durch welches dasjenige von 1865 aufgehoben wurde, war der Ausweg aus der Rathlosigkeit und bildete den neuen Hoffnungsanker, an den sich die stark herabgedrückten Wünsche anklammerten.

Zehn Jahre sind seit Erlass dieses Gesetzes vergangen, aber die gehofften Erfolge sind — ausgeblieben. Ende 1889 betrug die Gesammtlänge der Lokalbahnen 2 976 km, von denen 548 km im Laufe des Jahres eröffnet wurden; schmalspurig waren davon 1 357 km. Trotzdem im Laufe des Jahres 1890 noch verschiedene Lokalbahnen in Betrieb genommen wurden, befinden sich auch jetzt noch die folgenden 17 Sitze von Unterpräfekten ohne Bahnverbindung:

*) Die in der Französischen Gesetzgebung gebräuchlichen Ausdrücke: „chemin de fer d'intérêt général" und „chemin de fer d'intérêt local" decken sich keineswegs mit den in der deutschen Gesetzgebung gebrauchten Ausdrücken: „Haupteisenbahn und „Eisenbahn untergeordneter Bedeutung", sondern chemin de fer d'intérêt général umfasst sowohl die Hauptbahnen als auch die Nebenbahnen, etwa soweit die bezüglichen Grundzüge des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen darauf Anwendung finden, während sich chemin de fer d'intérêt local ungefähr mit Lokalbahn im Sinne der bezüglichen Grundzüge des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen deckt.

Name des Ortes	Gelegen im Departement	Einwohnerzahl des Ortes	Entfernung von der nächsten Bahnstation
Lombez	Gers	1 016	22 km
Puget-Théniers	Alpes-Maritimes	1 075	65 „
Castellane	Basses-Alpes	1 200	56 „
Gex	Ain	1 460	32 „
Bonneville	Haute-Savoie	1 700	8 „
Rocroi	Ardennes	1 784	11 „
Florac	Lozère	1 830	34 „
Barcelonnette	Basses-Alpes	2 000	36 „
Largentière	Ardèche	2 135	11,5 „
Moustiers	Savoie	2 226	28 „
Saint-Sever	Landes	2 522	15 „
Mauriac	Cantal	2 550	20 „
Espalion	Aveyron	2 605	16 „
Nyons	Drôme	2 615	40 „
Sancerre	Cher	2 885	4*) „
Gourdon	Lot	3 005	15 „
Les Andelys	Eure	4 087	9 „

Einen richtigen Eindruck von der ungünstigen Lage der Französischen Lokalbahnen erhält man indessen erst, wenn man sich ihre Betriebsergebnisse veranschaulicht. Von 49 Gesellschaften, welche Lokalbahnen betreiben, vermochten nur 32 wenigstens die Betriebsausgaben durch die Einnahmen ihrer Bahn aufzubringen, während bei 17 Gesellschaften der Zuschuss der Departements und des Staatsschatzes ausser den gewährleisteten Zinsen des Anlagekapitals noch einen Theil der Betriebskosten decken musste.

Zu den genannten 32 Gesellschaften gehören: 1. Allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen (Linien Nizan-Sore-Luxey, Lesparre-Saint-Symphorien, Hostern-Beautiran nebst Hafenbahn in Beautiran, Lacanau-Bordeaux, Saint-André-de-Cubzac-Saint-Ciers-la-Lande, Valmondois-Epiais-Rhus, Moulins-Cosne-l'Oeil, Varennes-sur-Allier-Bezenet, Gudmont-Rimaucourt, Noyelles-le Crotoy, Saint-Valéry-Cayeux, Doullens-Beauquesne, Bourges-Dun-sur-Auron, Albert-Ham und Albert-Montdidier), 2. Eisenbahngesellschaft Boisleux-Marquion, 3. Achiet-Bapaume-Marcoing, 4. Velu-Bertincourt-Saint-Quentin, 5. Saint-Quentin-, Guise, 6. Crécy-Mortiers-La Fère, 7. Hermes-Beaumont, 8. Eisenbahngesellschaft der Ardennen (Linien Carignan-Messempré, Monthermé-Bahnhof-Monthermé-Stadt und Vrigne-Meuse-Vrigne-aux-Bois), 9. Avricourt-Blamont-Cirey, 10. Rambervillers-Charmes, 11. Etival-Clairfontaine-Senone nebst Anschluss, 12. Langres-Marne-Langres-Stadt, 13. Haironville-Triaucourt, 14. Gesellschaft Orléans-Châlons (Linien des Eure-Departements), 15. Magny-Chars, 16. Rouen-le Petit-Quevilly, 17. Seebahn von Caen (Caen-Courseuilles), 18. Mamers-Saint-Calais, 19. Le Mans-le Grand-Lucé, 20. Ballon-Antoigné, 21. Le Mans-Saint-Denis-d'Orques, 22. Barbezieux-Châteauneuf, 23. Fourvières- und West-Lyonner Gesellschaft, 24. Rhône-Gesellschaft (Sathonay-Trevoux), 25. Ost-Lyon-Gesellschaft (Linien Lyon-Saint-Genis d'Aoste und Sablonnières-Montalieu-Vercieu), 26. Marlieux-Châtillon-sur-Chalaronne, 27. Cours-Saint-Victor, 28. Neue Eisenbahngesellschaft der Rhônemündungen (Linien Arles-Fontvielle, Pas-des-Lanciers-Martigues und Tarascon-Saint-Remy), 29. Gerzat-Maringues, 30. Gesellschaft der südlichen Französischen Eisenbahnen (Miramas-Port-de-Bouc), 31. Eisenbahngesellschaft vom Herault (Linien Saint-Chinian-Montbazin und Montpellier-Palavas), endlich 32. Gesellschaft Bayonne-Biarritz.

Die zu Fehlbeträgen verurtheilten 17 Gesellschaften sind folgende: 1. Departements-Eisenbahn-Gesellschaft (Linien Port-Boulet-Châteaurenault, Valognes-Barfleur, Laroche-l'Isle-sur-Serein, Montereau-Château-Landon, La Ferté-sous-Jouarre-Montmirail, le Grand-Pressigny-Esvres-sur-Indre, Ligueil-Montrésor und Angoulême-Rouillac), 2. Eisenbahngesellschaft von Cambrésis (Denain-le Catelet), 3. Anvin-Calais, 4. Ostbahn-Gesellschaft (Linien Pont-Maugis-Raucourt und Remerimont-Cornimart), 5. Naix-Menaucourt-Güe-Ancerville nebst Zweigbahnen, 6. Bar-le-Duc-Vaubecourt und Ramborcourt aux Pots Clermont en Argonne, 7. Allgemeine Nebenbahngesellschaft (Gray-Gy-Bucy-les-Gy), 8. Eisenbahngesellschaft von Orne (Alençon-Condé), 9. Eisenbahngesellschaft Montsecret-Chérencé-le-Roussel (Montsecret-Tinchebray), 10. Orléansbahngesellschaft (la Flèche-Sablé-la Suze), 11. Ligré-Rivière-Richelieu, 12. Vertaizon-Billom, 13. Regionalbahngesellschaft der Rhonemündungen (Linien Fontvieille-Salon, La Ciotat-Bahnhof-La Ciotat-Stadt, Saint-Remy-Orgon, Barbentane-Orgon und Eyguières-Peyrolles), 14. La Teste-l'Etang de Cazaux, 15. Medoc-Eisenbahngesellschaft (Linien Castelnau-Margaux und Pauillac-Lootsenhafen), 16. Eisenbahngesellschaft von Landes (Linien Labouheyre-Mimizan und Morcenx-Mezos-Uza), endlich 17. Südfranzösische Eisenbahngesellschaft (Saint-Raphaël-la Foux).

Fasst man die Gesammtergebnisse ins Auge, so findet man eine Betriebseinnahme von 12 675 000 Frcs., eine Betriebsausgabe von 11 524 000 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 1 151 000 Frcs. bezw. unter Zugrundelegung einer mittleren Jahreslänge von 2 695 km 4 703 Frcs. Einnahme, 4 276 Frcs. Ausgabe und 427 Frcs. Reinertrag auf 1 km Betriebslänge; da sich das Anlagekapital durchschnittlich auf 116 000 Frcs. für das Kilometer stellt, so wird es aus dem Reinertrage der Bahn nur mit 0,37% verzinst.

Von den Ursachen dieser ungünstigen Lage geben Betrachtungen, welche der Generaldirektor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn Noblemaire in den „Annales des Ponts et Chaussées" veröffentlicht hat und die den folgenden Bemerkungen als Anhalt dienten, Rechenschaft.

Nach den jetzigen gesetzlichen Bestimmungen wird die Lokalbahnkonzession für Bau und Betrieb einem Bewerber auf 75 bis 99 Jahre ertheilt. Theils gewährt der Staat eine feste Beihilfe zum Bau, deren Zahlung sich jedoch auf eine lange Reihe von Jahren vertheilt und zu deren sofortiger Flüssigmachung der Konzessionsinhaber die Vermittelung einer Bankanstalt und wenn möglich der anschliessenden Hauptbahn in Anspruch nimmt, theils gewährleistet auch das Departement im Verein mit dem Staate auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1880 gewöhnlich 5% Zinsen für ein nach oben begrenztes Anlagekapital oder aber einen bestimmten Reinertrag ohne Rücksicht, ob derselbe zur Verzinsung der wirklichen Baukosten genügt oder nicht. Die gezahlten Zinszuschüsse, jedoch nur die vom Departement geleistete Hälfte, sind — wenn der Reinertrag die gewährleistete Verzinsung des Anlagekapitals übersteigt — von den Ueberschüssen zurückzuerstatten. Schon die Vergebung der Konzession kann bei dem Umstand, dass die Auswahl unter den Bewerbern nicht nach Vertrauenswürdigkeit und finanzieller Leistungsfähigkeit, sondern auf Grund der Unterbietung bezüglich der Höhe des zu gewährleistenden Kapitals bezw. der Betriebskostenvergütung erfolgt, grosse Gefahren im Gefolge haben.

Die erste grosse Schwierigkeit für den Konzessionsinhaber ist die Beschaffung des Anlagekapitals, die bei Geldüberfluss zu besseren, bei Geldknappheit zu ungünstigeren Bedingungen erfolgen wird und daher schon vor Beginn des Baues eine drückende Sorge sein kann. Das Kapital besteht zum grösseren Theil aus Schuldverschreibungen, zum kleineren Theil aus Antheilscheinen; erstere können, da ihnen durch die Bürgschaft des Departements und des Staates eine feste Verzinsung gesichert ist, leichter begeben werden, während die Antheilscheine der Gefahr der Entwerthung ausgesetzt sind, wenn die konzessionsmässigen Grenzen des Anlagekapitals oder der Betriebskosten überschritten werden. Das Missverhältniss zwischen Antheilscheinen und Schuldverschreibungen ist eine ernste Gefahr bei den Eisenbahngeschäften, da die Schuldscheine halbjährig verzinst werden müssen; man sollte daher das Anlagekapital lediglich durch Ausgabe von Antheilscheinen beschaffen. Hat der Konzessionsinhaber das Anlagekapital gut oder schlecht beschafft, so beginnt er mit dem Bau und sucht, um Gewinn zu erzielen, um jeden Preis innerhalb der vereinbarten Grenze

*) Die Station liegt jenseits der Loire.

des Anlagekapitals zu bleiben; die jetzige Form der Zinsengewähr ist also ein Anreiz zu schlechter Bauausführung, was sich später beim Betriebe oft bitter rächt.

Die Betriebsverhältnisse sind dem Konzessionsinhaber unstreitig günstiger. Die Bevölkerung ist glücklich über ihre Eisenbahn und stellt an eine Lokalbahn nur geringe Anforderungen, nimmt auch lebhaften Antheil an ihr, indem Versender und Empfänger bei Auf- bezw. Abgabe ihrer Waaren selbst Hand anlegen und bei den Verschiebungen usw. behilflich sind. Bei einsichtigem Verfahren kann daher der Unternehmer, wenn die Betriebskostenvergütung nicht zu niedrig gegriffen ist, so lange mit der erhaltenen Zinsengewähr auskommen, bis grössere Erneuerungen und Auswechselungen nothwendig werden.

Bei Bemessung der Betriebskostenvergütung ist man in Frankreich bisher von drei verschiedenen Grundgedanken ausgegangen. Der erste besteht darin, dem Unternehmer seine thatsächlichen Ausgaben zu erstatten, vorausgesetzt dass sie eine gewisse Höchstgrenze nicht überschreiten; diese letztere setzt sich zusammen aus einem unveränderlichen Betrage sowie aus einem Antheile der Betriebseinnahme und schwankt zwischen den kilometrischen Sätzen: 2 500 Frcs. $+ \frac{1}{4}$ R und 800 Frcs. $+ \frac{3}{4}$ R (wobei R die Betriebs- oder Roheinnahme ausdrückt). Noblemaire empfiehlt diese Höchstgrenze in der Weise festzusetzen, dass dem Unternehmer bei einer kilometrischen Jahreseinnahme bis zu 1 000 Frcs. eine ebenso hohe Ausgabe, bei einer Einnahme von 1 000—3 000 Frcs. eine Ausgabe von 250 $+ \frac{3}{4}$ R, bei einer Einnahme von 3 000—5 000 Frcs. eine Ausgabe von 1 000 $+ \frac{1}{2}$ R und bei einer Einnahme von mehr als 5 000 Frcs. eine Ausgabe von 2 000 + 0,3 R für das Kilometer gestattet werde.

Die zweite Art der Vergütung erfolgt in der Weise, dass man dem Unternehmer — wie es die Belgische nationale Nebenbahngesellschaft thut — einen bestimmten Betrag ohne Rücksicht auf die wirklichen Ausgaben als Betriebskosten vergütet. Nähere Mittheilungen über diese Vergütungsart findet man in No. 16 S. 181 dieser Zeitung (das Nebenbahnwesen auf dem internationalen Eisenbahnkongress in Paris); in einem Französischen Departement hat man eine Form angewendet, nach welcher dem Unternehmer die ganze kilometrische Jahreseinnahme bis zur Höhe von 3 000 Frcs. als Ausgabe überlassen bleibt, während der Ueberschuss zur Hälfte zwischen dem Unternehmer und dem Departement, welches die Bahn auf eigene Kosten erbaut hat, getheilt wird. Eine neue Lösung bringt die Konzession der Linie Nantes-Legé im Departement Loire-Inférieure (die übrigens Noblemaire bei Abfassung seiner Arbeit noch nicht bekannt sein konnte); deren Artikel 6 lautet: die Gesellschaft, welche die konzessionirte Linie auf ihre Gefahr und Kosten betreibt, erhält von der kilometrischen Jahreseinnahme einen unter der Form K $+ \frac{3}{4}$ R ausgedrückten Antheil, wobei R die kilometrische Roheinnahme (abzüglich der Steuer) ausdrückt, während 1. K = 800 Frcs. ist, wenn R bis einschl. 3 500 Frcs. beträgt, 2. K = 700 Frcs., wenn R 3 500 bis einschl. 4 500 Frcs. beträgt, doch darf die Vergütung nicht niedriger als 3 425 Frcs. sein, 3. K = 600 Frcs., wenn R 4 500 bis einschl. 5 500 Frcs. beträgt, doch darf die Vergütung nicht niedriger als 4 075 Frcs. sein, endlich 4. K = 500 Frcs., wenn R mehr als 5 500 Frcs. beträgt, doch darf die Vergütung nicht niedriger als 4 725 Frcs. sein. Der Mehrbetrag der Betriebseinnahme fliesst in die Kasse des Departements.

Die dritte Vergütungsart besteht darin, dass der dem Unternehmer bewilligte bestimmte Betrag zu seinen Gunsten nach unten begrenzt wird, sodass dem Unternehmer eine Mindesteinnahme gewährleistet wird. Keine dieser drei Vergütungsarten befriedigt Noblemaire, theils weil der Unternehmer keinen Anreiz hat, die Betriebseinnahmen zu vermehren, theils weil er nur zur Vermehrung der Betriebseinnahmen angetrieben wird, ohne zugleich zur Herabminderung der Ausgaben angeregt zu werden.

Einen ferneren Grund für die missliche Lage der Lokalbahnen findet Noblemaire in der zu weiten Spurweite derselben; namentlich hält er den Ministerialerlass vom 30. Juli 1888, welcher die Spur von 60 cm ausschliesst, für einen Fehler. Schliesslich trage auch die Neigung mancher Lokalbahnen, den Hauptbahnen durch Tarifmaassnahmen Verkehr zu entziehen, zu ihrer schwierigen Stellung bei, weil die grossen Gesellschaften alsdann zu Gegenmaassregeln, die den Lokalbahnen verderblich werden müssen, gezwungen sind.

Noblemaire beschränkt sich nicht darauf, die wunden Punkte des Französischen Lokalbahnwesens aufzuspüren, er will auch zu ihrer Heilung beitragen. Nach seiner Ansicht bedarf das ganze jetzige Verfahren einer Umwälzung von Grund auf; zunächst muss das Departement den Bau auf eigene Kosten ausführen lassen, sei es, dass die Departementsingenieure und Aufseher die Arbeiten selbst leiten, sei es dass die einzelnen Loose an Unternehmer gegen Einheitspreise verdingt werden und dem Departement nur die Ueberwachung der Ausführung obliegt. In jedem Falle wird die Bahn nicht theurer und doch besser als durch einen Konzessionsinhaber ausgeführt werden und demnach in einem Bauzustande sein, dass eine sparsame Betriebsführung möglich ist. Hierdurch werden die sämmtlichen Schwierigkeiten der Kapitalsbeschaffung mit einem Schlage gehoben; die Mittlergebühren sowie andere unnütze Kosten bei Errichtung der Gesellschaft entfallen und alle Ausgaben werden auch wirklich auf den Bahnbau verwendet. Das Anlagekapital wird also unter allen Umständen geringer und zudem geniesst das Departement wenigstens ebensoviel Vertrauen wie die grössten Gesellschaften. Nicht wenig wird der Lokalbahnbau durch die Unterstützung und Mitwirkung der grossen Gesellschaften gefördert werden, vorausgesetzt, dass nicht ein ausgedehntes Netz, bei dem die Gefahr des Wettbewerbs den Hauptverkehrsadern gegenüber vorliegt, sondern Linien von wirklich örtlichem Interesse, die verlassenen Bezirke frisch beleben, Sendungen aufsuchen und sie den Hauptverkehrslinien neu zuführen, ins Leben gerufen werden sollen. Die Mitwirkung der grossen Eisenbahngesellschaften beim Bau kann in dreifacher Beziehung erfolgen; zuerst werden sie sich veranlasst finden, die Herstellung der Anschlussbahnhöfe zur Aufnahme der Lokalbahn, die gewöhnlich eine nicht geringe Ausgabe verursacht, zum Theil selbst zu übernehmen; zweitens werden sie, wenn das Departement seine Thätigkeit beim Bahnbau auf die ihm zu günstigeren Bedingungen in Aussicht stehende Erwerbung des Grund und Bodens, auf Lieferung des Oberbaumaterials und auf Herstellung der Hochbauten beschränken will, bereit sein, die Beschotterung und das Legen der Geleise gegen Erstattung der Selbstkosten zu übernehmen, zumal sie — mit diesen Arbeiten vertraut — dieselben billiger als die Departementsingenieure ausführen können; drittens werden sich die grossen Bahnen, die dem Departement bei der ersten Herstellung nöthigen Verbrauchsgegenstände gegen Ersatz der Selbstkosten zu überlassen, geneigt finden lassen.

Auch die Betriebsverhältnisse müssen nach Noblemaire's Ansicht eine durchgreifende Aenderung erfahren. Er hält es nicht für angezeigt, dass sich das Departement selbst mit dem Betriebe befasst, sondern die Bahn, um sich seine volle Freiheit des Handelns zu bewahren, verpachtet. Den Gesellschaften der anschliessenden Hauptbahnen den Betrieb zu überlassen, erscheint aber ebensowenig rathsam; theoretisch unterliegt es ja keinem Zweifel, dass die grossen Gesellschaften gleichzeitig voll- und schmalspurige Bahnen betreiben können, wenn auch die Einheitlichkeit der Betriebsvorschriften dadurch nicht unwesentlich beeinträchtigt wird, aber gegen die grossen Gesellschaften werden seitens der betheiligten Bevölkerung ganz unvermeidlich Ansprüche erhoben, gegen deren Befriedigung man sich mit allen Mitteln sträubt, während die Bevölkerung an eine kleine Gesellschaft, die ihr Bestes thut, um sich bei ihren bescheidenen Hilfsquellen zu behaupten, und ihre ganze Thätigkeit dem Unternehmen zuwendet, derartige Ansinnen gar nicht

stellt. Auch die Vergebung des Betriebes auf die ganze Konzessionsdauer (99 Jahre) erscheint nicht von Vortheil, sondern nur darin beruht das Heil, mit einem Pächter einen leicht lösbaren Betriebsvertrag unter dem Vorbehalt abzuschliessen, jederzeit von den Linien wieder Besitz ergreifen und den Betrieb einem anderen vertrauenswürdigeren Betriebsführer übertragen zu können.

Wenn auch der Betrieb den grossen Gesellschaften nicht überlassen werden soll, so wird deren Unterstützung doch für die Betriebsgesellschaft in Aussicht genommen; zunächst würden die ersteren einen Theil der Mehrkosten des Betriebes der Gemeinschaftsbahnhöfe übernehmen, sodann könnten sie die Verbrauchsgegenstände zu den Selbstkosten an die Lokalbahn abgeben, unter Umständen sogar für die ihnen von der Lokalbahn zugeführten Frachtsendungen eine kleine Entschädigung leisten. Voraussetzung für die Gewährung dieser Vortheile ist aber, dass die grossen Gesellschaften die Sicherheit erhalten, dass ihnen die Lokalbahnen nicht durch Tarifmaassnahmen den Verkehr ablenken, wogegen die grossen Gesellschaften die Gewähr zu geben haben, dass sie ihrerseits nicht den Binnenverkehr der Departementsbahnen beeinträchtigen. Will später das Departement seine Freiheit wieder erlangen, sein Netz erweitern oder ausbauen, so steht es ihm frei, den mit der Hauptbahngesellschaft geschlossenen Vertrag zu kündigen und diese zieht ihre Zugeständnisse zurück.

Bezüglich der dem Pächter zustehenden Vergütung entfällt zunächst die Zinsengewähr, da das Anlagekapital durch das Departement mit Hilfe des Staates aufgebracht ist; im übrigen verwirft Noblemaire jede Lösung, die auf einer Theilung der Roheinnahmen beruht, und empfiehlt deshalb, den Pächter zu ermächtigen, von den Betriebseinnahmen seine wirklichen Betriebsausgaben, die jedoch der Prüfung seitens des Departements auf ihre Richtigkeit und Nothwendigkeit unterliegen, abzuziehen; selbst die Festsetzung einer Höchstgrenze erscheint nicht unbedingt verwerflich. Der Betriebsreinertrag ist dann zwischen dem Departement und dem Pächter zu theilen, und zwar soll der letztere von einem kilometrischen Jahresreinertrag bis zu 400 Frcs. 50 %, von dem Ertrage über 400 bis zu 2 000 Frcs. ausserdem 25 % und von dem Ueberschuss über 2 000 Frcs. noch 10 % erhalten. Hierdurch würde der Betriebsführer sofort und beständig zu einer möglichst schnellen Erhöhung des Reinertrages angeregt werden, so dass dem Departement, da es ebenfalls an dem Reinertrage betheiligt ist, die Aussicht auf eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals erwächst.

Zweckmässig wäre es, die Fahrbetriebsmittel durch den Pächter beistellen zu lassen, um ihm die Möglichkeit zu rauben, die Güte und Anzahl der etwa vom Departement beschafften Fahrbetriebsmittel zu bemängeln. Behufs Entschädigung des Betriebsunternehmers ist derselbe zu ermächtigen, den Betriebskosten etwa 5 % Zinsen des Werthes der Fahrbetriebsmittel zuzuschlagen.

Schliesslich muss beim Abschluss des Betriebsvertrages schon im voraus die spätere Nothwendigkeit grösserer Erneuerungsarbeiten ins Auge gefasst und daher vereinbart werden, dass von dem Antheil des Betriebsführers an dem Reinertrage Rücklagen bis zur Höhe von etwa 2 000 Frcs. für das Kilometer angesammelt werden, die in einer öffentlichen Kasse zu hinterlegen sind und — obwohl Eigenthum des Pächters — nur mit Zustimmung des Departements ausschliesslich zu Erneuerungsarbeiten verabfolgt werden dürfen; auch ist dem Departement das Recht vorbehalten, von diesen Rücklagen sowie von der seitens des Pächters hinterlegten Bürgschaft die nach Auflösung des Betriebsvertrages erforderlichen Summen zurückzubehalten, um die nach dem Urtheile von Sachverständigen ungenügend erhaltenen Strecken wieder in Stand setzen zu lassen. Die Ansammlung derartiger Rücklagen ist übrigens in der schon oben erwähnten Konzession für die Lokalbahn Nantes-Legé wohl unter Anlehnung an den Noblemaire'schen Gedanken vorgeschrieben.

Neben den Bau- und Betriebsverhältnissen legt Noblemaire das Hauptgewicht auf die Wahl der Spurweite. Nach seiner Meinung leisten die Schmalspurbahnen von 60 cm, die ausnahmsweise leicht und billig hergestellt und selbst noch billiger als die Bahnen mit Meterspur betrieben werden können, in vielen Fällen und während langer Jahre die nützlichsten Dienste. Im allgemeinen kann als Gesetz gelten, dass die Vollspur (1,45 m) für Bahnen von allgemeinem Nutzen, die Meterspur für die Departementsbahnen und die Spurweite von 60 cm für die Ortsbahnen Verwendung findet; indessen wird sich die Wirklichkeit nicht bedingungslos diesem Gesetze unterwerfen lassen, sondern es wird in jedem Einzelfalle erst nach eingehenden Untersuchungen über die Art des Verkehres die Wahl der Spurweite getroffen werden können. Für Linien, die dem Durchgangsverkehr oder einem militärischen Interesse dienen, ferner für Linien in ausschliesslich ackerbautreibenden Gegenden, wo die Nothwendigkeit vorliegt, die Erzeugnisse unmittelbar von den Betriebsstätten bis zu den an der Hauptbahn gelegenen grossen Verbrauchsmittelpunkten zu führen, auch für manche Bahnen mit nur geringem Verkehr, wo es die Rücksicht auf die geographische Lage vorschreibt, wird man die Vollspur beibehalten müssen; in gewerbereichen Gegenden, wo Eisen und Holz in grossen Stücken zur Beförderung gelangen, in ackerbautreibenden Gegenden mit grösserem Viehverkehr empfiehlt sich die Spurweite von 1 m oder 75 cm, während in den meisten anderen Fällen die Spurweite von 60 cm ausreichen wird. Zudem zeigt die Erfahrung in anderen Ländern, welche wichtigen Dienste die Schmalspurbahnen mit enger Spur zu leisten vermögen und dass sie selbst für einen beträchtlichen Verkehr ausreichen.

Nicht alle dieser eben vorgetragenen Gedanken sind völlig einwurfsfrei, aber sie sind bei der einflussreichen Stellung von Noblemaire gerade im jetzigen Augenblick, wo die Regierung die Aenderung des Lokalbahnwesens bereits ins Auge gefasst hat, von weittragender Bedeutung. Regierungsseitig hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot bereits bei seinem Eintritt ins Ministerium im Februar 1889 das Vorhandensein von Mängeln und Lücken der jetzigen Lokalbahngesetzgebung anerkannt und die Herbeischaffung der Unterlagen für die Abfassung eines bezüglichen Gesetzentwurfs beschlossen; zu diesem Zwecke betraute er im April 1889 den Brücken- und Wegebau-Oberingenieur Felix Martin, Direktor der Südfranzösischen Eisenbahngesellschaft, sowie den Brücken- und Wegebau-Oberingenieur des Drômedepartements, Bousigues, mit der Aufgabe, sich über die in Belgien und Holland für den Bau und Betrieb von Bahnen mit schwachem Verkehr geltenden Bedingungen zu unterrichten. Nachdem die beiden Ingenieure vom Mai bis Dezember 1889 ihre Sendung erfüllt und deren Ergebniss in umfangreichen Berichten niedergelegt hatten, wurde die Untersuchung im Jahre 1890 auf Oesterreich-Ungarn, die Schweiz, Italien, Schweden und Norwegen ausgedehnt. Die so gesammelten Unterlagen werden einem vom Minister der öffentlichen Arbeiten ernannten Ausschusse von Beamten und sonstigen hervorragenden Sachverständigen zur Vorbereitung eines neuen Lokalbahngesetzes an Stelle desjenigen vom 11. Juni 1880 dienen.

Kr.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5150 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn in deren Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 17. d. Mts.)

Nr. 5256 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfall (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Landtags- und Reichsraths-Interpellationen.

In dem einzigen gegenwärtig, (wegen der Vereinigung von Wien mit den Vororten zur Schaffung eines „Gross-Wien"), noch tagenden Landtage, wurde der Statthalter darüber interpellirt, ob die Südbahn nicht zur Herabsetzung ihrer Personentarife verhalten, eventuell ob deren Verstaatlichung nicht in Aussicht genommen werden könne, weiter ob die Regierung nicht dem (bereits in Nr. 98 S. 963 d. Ztg. erwähnten) Verkaufe der Kohlenwerke der Nordbahn entgegentreten werde. Auch im Reichsrathe wurde über diese und weiter über folgende Fragen interpellirt: a) Welche Maassregeln gedenkt die Regierung zu ergreifen, damit die Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Verpflichtung bezüglich des Ausbaues der Lokalbahn Krasna-Rosnau nachkomme? b) Gedenkt die Regierung eine Gesetzesvorlage einzubringen, welche den Ausbau der Bahnstrecken „Wodnian-Prachatitz" und Strakonitz-Winterberg sichert? c) Gedenkt das K. K. Handelsministerium seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass eine der Tarifreduktion in Ungarn gleichkommende Ermässigung der Transportpreise für den Eil- und Frachtgüterverkehr auch auf den Oesterreichischen Privatbahnen, insbesondere aber auf jenen Linien zur Einführung gelange, welche den Seeverkehr über Triest vermitteln? — Allen diesen Interpellationen wurden sehr umfangreiche Begründungen vorangeschickt, welche wir des beschränkten Raumes wegen auch nicht einmal andeuten können; doch machen wir auf die in der „Zeitschr. für E. u. Sch." Nr. 51 vollständig abgedruckte Begründung ad c deshalb aufmerksam, weil derselben eine „Vergleichung des für die Königlich Ungarischen Staatsbahnen geplanten Frachtentarifes mit den in Geltung stehenden Tarifen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen" angefügt ist.

Eine am 6. d. Mts. im Abgeordnetenhause von den Abgeordneten Schwab und Genossen an den Handelsminister gestellte Anfrage:

Welches ist der Grund, dass die für den 12. September 1888 in Aussicht genommene Schlusskonferenz behufs eines definitiven Abschlusses des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr noch immer nicht stattgefunden hat und ist Aussicht vorhanden, dass es möglichst bald zum endlichen Abschlusse dieser hochwichtigen Angelegenheit kommen wird? beantwortete der Handelsminister am 14. d. Mts. dahin, dass die Unterzeichnung des in Rede stehenden Uebereinkommens, welche aus dem Grunde sich verzögerte, weil die Zustimmung zu demselben noch nicht von allen betheiligten Regierungen beim Schweizerischen Bundesrath eingelangt war, am 14. Oktober d. J. stattgefunden habe. Er hoffe baldigst in die Lage zu kommen, den unterzeichneten Staatsvertrag zur verfassungsmässigen Behandlung dem Abgeordnetenhause vorlegen zu können.

Behandlung der Eisenbahnbediensteten während ihrer Militärdienstpflicht.

Um die diesfalls bisher in Geltung gestandenen Bestimmungen einerseits mit denen des Landsturmgesetzes und der Eisenbahn-Krankenkassenstatuten, andererseits aber die diesbezüglich in mehreren Punkten verschiedenen Regulative der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen in Uebereinstimmung zu bringen, sind nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Ressorts — Landesvertheidigungs- und Kriegsministerien bezw. den Bahnverwaltungen beider Reichshälften — folgende Bestimmungen zustande gekommen, welche von der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz endgültig angenommen wurden. Nach derselben werden die definitiven Bediensteten, wenn sie zur Ableistung ihrer dreijährigen Dienstpflicht einberufen werden, für diese Zeit gegen Karenz der Gebühren beurlaubt, hingegen wird ihnen die beim Militär zugebrachte Zeit in ihre Dienstzeit eingerechnet. Bei Ableistung der periodischen Waffenübungen erhalten sie während der Dauer derselben alle ihre Bezüge. Den provisorischen Bediensteten aber wird, wenn sie verheirathet sind und Kinder haben, oder ledig sind, jedoch für Angehörige zu sorgen haben, das halbe Gehalt gewährt. Im Kriegsfalle werden die definitiven Bediensteten auf unbestimmte Zeit beurlaubt, und wenn sie dem Mannschaftsstande angehören, verheirathet oder ledig sind und für Angehörige sorgen müssen, erhalten sie das halbe Gehalt und das ganze Quartiergeld. Andererseits erhält der ledige Bedienstete ein Monatsgehalt und ein Zwölftel des Quartiergeldes. Militärgagisten (?) erhalten ein Drittel des Gehaltes für die ganze Dauer der Mobilisirung. Im Falle der Bedienstete verunglückt und dienstuntauglich geworden ist, treten die Vorschriften des Pensionsstatuts an die Stelle, und wenn er stirbt, so werden die Hinterbliebenen ganz so behandelt, als ob der Verstorbene in aktiver Dienstleistung bei der Bahn gestanden hätte.

Betriebserleichterung.

Die K. K. Generalinspektion hat der Eisenbahn Wien-Aspang gestattet, während der Heizperiode 1890/91 in der Strecke Wien-Aspang bei den Personenzügen bis fünf, bei den gemischten Zügen bis sechs Güterwagen beladen oder leer hinter den Personenwagen unter der Bedingung einzureihen, dass zwischen der Zuglokomotive und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen stets ein Sicherheitswagen eingeschaltet wird. Diese Betriebserleichterung wurde gewährt, damit bei Zügen mit Personenbeförderung die Dampfheizung nicht durch die Einreihung von Güterwagen zwischen dem Kondukteurwagen und den Personenwagen unterbrochen werde.

Bahnvorlagen im Ungarischen Reichstage.

Im Abgeordnetenhause wurden die Vorlagen über die Marmaroser Salzbahnen, über die Eisenbahn Petrozseny-Livazeny-Lupeny in der Richtung der Rumänischen Grenze, über die Linie Ipolysagh-Balassa-Gyarmat, über die Eisenbahnen von Nagy-Margita nach Werschetz, von Gran nach Füzitö und von Pressburg nach Steinamanger ohne namhafte Debatte angenommen.

Erfolge des Zonentarifes.

Die günstigen Ergebnisse des Zonentarifes bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen steigern sich in geradezu überraschender Weise. Als die Resultate der ersten Monate nach Einführung dieses Tarifes bekannt wurden, meinten die Gegner der Neuerung, die Erhöhung der Frequenz sei nur eine vorübergehende, durch den Reiz der Neuheit herbeigeführte. Nun liegen die Ergebnisse der Periode August bis November 1890 vor und diese zeigen im Vergleiche zur gleichen Periode des Jahres 1889 (wo der Zonentarif ebenfalls schon in Kraft stand) beim Personenverkehr ein Plus von 1 076 114 Personen, beim Gepäck ein Plus von 151 392 Stück und bei den Einnahmen ein Plus von 312 483 Gulden.

Bahneröffnungen in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Oktober 1890.

Im Monate Oktober 1890 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich: am 1. Oktober die 7,959 km lange Lokalbahn Stauding-Wagstadt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

am 12. Oktober die 69,081 km lange K. K. Staatsbahn Jaslo-Rzeszów (im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen);

am 16. Oktober die 25,45 km lange Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg (im Betriebe der Südbahngesellschaft).

In Ungarn: am 1. Oktober die 97,9 km lange Lokalbahn Dees-Zilah der Számosthal-Eisenbahnaktiengesellschaft;

am 4. Oktober die 10,55 km lange Theilstreke Lepoglava-Golubovec der Warasdin-Golubovecer Lokalbahngesellschaft;

am 12. Oktober die 36,4 km lange Lokalbahn Kaschau-Torna;

am 19. October die 121,5 km lange Zalaer Lokalbahn (Csaktornya-Zala-Szt.-Iván-Ukk).

Den Betrieb der drei letztgenannten Lokalbahnen besorgt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Verkehr auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Oktober 1890.

Im Monate Oktober 1890 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 115 837 Personen und 9 288 600 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28 483 734 fl. erzielt, das ist für das Kilometer 1 073 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 6 674 225 Personen und 8 909 317 t Güter, 27 708 532 fl., oder für das Kilometer 1 069 fl., daher resultirt für den Monat Oktober 1890 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 0,4 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten 1890 erzielten Transporteinnahmen

beziffern sich auf 243 978 771 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 234 589 138 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahnnetzes für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 26 223 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 25 552 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die Betriebsperiode Januar-Oktober 1890 auf 9 304 fl., gegen 9 181 fl. im Vorjahre, das ist um 123 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 11 165 fl., gegen 11 017 fl. im Vorjahre, das ist um 148 fl., mithin um 1,3 % günstiger.

Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Bürgermeister Johann Friedländer in den Königlichen Weinbergen bei Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampfstrassenbahn von Prag in die Königlichen Weinberge nach Vrsovic und zu den Wolschaner Friedhöfen auf die Dauer von 3 Monaten ertheilt.

Der Aktienkupon und die Domänen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Die Verwaltung dieser Bahn hat beschlossen, den am 1. Januar 1891 fälligen Aktienkupon mit 12½ Frcs. einzulösen. Der Verwaltungsrath hat ferner beschlossen, die Frage des Verkaufes der gesammten in Ungarn liegenden Domänen, Hütten- und Bergwerke, beziehungsweise der Uebertragung derselben an eine neu zu bildende Ungarische Aktiengesellschaft in Erwägung zu ziehen und eventuell die diesbezüglichen Vollmachten von der nächsten Generalversammlung zu erbitten.

Die Vereinfachung der Verbandstarife und die Schwankungen des Goldagios.

Das von den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen in Angelegenheit der Vereinfachung der Verbandstarife eingesetzte Komitee beschäftigte sich der „Z.-Sch. f. E. u. Sch.“ zufolge kürzlich mit dem Antrage, nach welchem bei Berechnung der seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen in den ausländischen Verbandstarifen einzurechnenden Antheile darauf Rücksicht zu nehmen sei, dass eine Unterbrechung der direkten Frachtsätze durch etwaige Schwankungen des Goldagios hintangehalten werde. Nachdem nach Anhörung von Währungsverständigen ein weiteres Steigen der Oesterreichischen Goldwährung, die nach einer der Konferenz vorgelegten graphischen Darstellung bis zum halben Jahre 1888 konstant gestiegen und jetzt beim höchsten Kurs angelangt ist, auf lange Zeit hinaus nicht zu erwarten ist, einigte man sich dahin, bei von nun an vorkommenden Berechnungen neu zu erstellender direkter Tarife für den Verkehr mit Deutschland, den Niederlanden, weiter der Schweiz und Frankreich die Umrechnung der seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen in die direkten Tarife einzurechnenden offiziellen Taxen zum Kurse von 100 fl. = 171 ℳ vorzunehmen und die dadurch erstellten Frachtsätze bei den Kursständen von 169,5 ℳ und 172,5 ℳ zur Anwendung zu bringen. Um aber die direkten Tarife bei weiteren Kursschwankungen, als die vorstehend angeführten, brauchbar zu erhalten, sei in den neuen Tarifen für einen Kursstand von 168 ℳ, bezw. 174 ℳ durch bei der Aufstellung der Tarife zu ermittelnde Kursdifferenzbeträge, welche gegebenenfalls den Tarifsätzen zuzuschlagen oder von denselben abzuziehen sein werden, vorzusorgen.

Verfügung zur Verhütung des voreiligen Umstellens der Wechsel.

Die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat zur Verhütung des voreiligen Umstellens der Wechsel folgende Verfügung getroffen: Die Umstellung einer Weiche, gleichgiltig ob dieselbe an Ort und Stelle oder von einem entfernten Standpunkte mit einem Centralstellwerk bedient wird, darf unbedingt erst nach vorhergegangener sicherer Kenntniss, dass die Weiche von Fahrzeugen vollständig frei ist, erfolgen. Bei Centralweichen hat in jenen Fällen, in welchen dem den Centralapparat bedienenden Wärter nicht zuverlässig bekannt ist, ob die betreffende Fahrstrasse von Fahrbetriebsmitteln frei ist, bezw. ob der ein- oder ausfahrende Zug die letzte in den Centralapparat einbezogene Weiche passirt hat, die Umstellung der Weichen nur auf mündlichen Auftrag des diensthabenden Beamten zu erfolgen. In dem Falle, wenn der Maschinenführer, sei es aus eigenem Antriebe bei Wahrnehmung einer Gefahr, oder über Verfügung des diensthabenden Beamten, oder selbst auf Grund einer bereits in der vorgelegenen Station erhaltenen Verständigung — ungeachtet des durch den Signalbremser im Sinne seiner Instruktion gegebenen Rangirsignals Nr. 47 „Vorwärts“ den Zug vor Passirung der Sicherheitsmarke anhält, hat hierauf durch den Signalbremser der von sämmtlichen anderen Zugbegleitern der Reihenfolge nach bis zum Zug- und Maschinenführer fortzupflanzende Zuruf „Rückwärts Grenze verstellt“ zu erfolgen. Dieser Vorgang ist bei Einfahrt in alle Stationen, gleichgültig ob dieselben mit centralen Weichenstellvorrichtungen ausgerüstet sind oder nicht, genau einzuhalten; in Stationen mit centralen Weichenstellvorrichtungen ist ausserdem dafür zu sorgen, dass dieser Zuruf vom Centralweichensteller vernommen werde. Hierdurch erscheint dem zum Empfange des Zuges vor dem Aufnahmegebäude verpflichteten Beamten und in Stationen mit Centralweichen auch dem Centralweichensteller ein Mittel geboten um beurtheilen zu können, ob der einfahrende Zug die letzte der in Frage kommenden Weichen passirt hat.

Verunglückung infolge des Stosses der Lokomotive (Rechtsfall).

Ein bei der Schneeverführung verwendeter Arbeiter blieb in dem entleerten, mit 45 cm hohen Bordwänden versehenen Schotterwagen sitzen, obwohl er zum Besteigen des dem Zuge beigegebenen Personenwagens aufgefordert wurde; setzte sich später auf die Bordwand und fiel von da beim Anhalten des Zuges infolge des von der Lokomotive ausgehenden Stosses herab und gerieth unter die Räder, wo er den Tod fand. Die von seinem Vater gegen die Bahnunternehmung überreichte Entschädigungsklage wurde von beiden Instanzen (O.-L.-G. Prag) abgewiesen, weil gemäss den Aussagen der vielen Zeugen und Sachverständigen nur ein Verschulden des Verunglückten, nicht aber der Bahn vorliegt, weil ferner nicht im Sinne des Unfallgesetzes als Ursache der Verunglückung ein unabwendbarer Zufall, oder eine unabwendbare Handlung einer dritten Person erwiesen wurde. Endlich weil nach dem Oe. a. b. G.-B. nur die Frau und Kinder, nicht aber der Vater des Verunglückten eine Entschädigung zu beanspruchen berechtigt sind. (Nr. 47 der Röll'schen Sammlung.)

Beförderung von Eiern und lebendem Geflügel.

Zum Zwecke der raschen und ununterbrochenen Beförderung von Eiern und lebendem Geflügel hat auf Anordnung des Ungarischen Handelsministers die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Einrichtung getroffen, dass solche Sendungen in allen Relationen, in welchen solche häufiger zur Aufgabe gelangen, die geeignetesten Züge im vorhinein genau bestimmt und bezüglich anderer bisher hiertür noch nicht in Anspruch genommenen Relationen stets die geeignetesten, nöthigenfalls auch die Personenzüge verwendet werden.

Gegen die Tauernbahn.

Die Handelskammer in Leoben sprach sich gegen die Tauernbahn aus, indem sie hervorhob, dass Steiermark nur an einer über St. Lambrecht führenden Verbindung von Salzburg über Klagenfurt nach Triest Interesse habe.

Der Elbeverkehr im Monat November

zählte, die Böhmischen Umschlagplätze betreffend, nur 23 vollwerthige Verschiffungstage, denn am 24. November trat Hochwasser und am 25. infolge eines heftigen Witterungswechsels plötzlich starkes Frostwetter ein, welches zur Folge hatte, dass die Elbeverschiffung am 26. November ganz eingestellt werden musste. Trotzdem war im Monat November dieses Jahres im Elbeumschlage ein durchschnittliches tägliches Plus von 70 Wagenladungen zu verzeichnen.

Betriebseinnahmen der Böhmischen Bahnen.

Bei der Aussig-Teplitzer Bahn betragen die Gesammteinnahmen bis Dezember d. J. 5 190 405 fl. (+ 556 059 fl.); bei der Böhmischen Westbahn 3 351 096 fl. (+ 26 708 fl.), bei der Buschtěhrader Bahn des A-Unternehmens 3 039 556 fl. (+ 26 590 fl.) und des B-Unternehmens 4 242 314 fl. (+ 423 961 fl.). — Die Dux-Bodenbacher Bahn vereinnahmte seit Neujahr 2 468 998 fl. (+ 402 864 fl.), die Prag-Duxer Bahn 2 673 159 fl. (+ 228 612 fl.).

Börsenbericht und Kursnotiz.

Wir hoffen, dass die Vertreter der Deutschen Regierung Wien nicht verlassen werden, ohne den wirthschaftlichen Frieden mit Oesterreich durch einen beiden Reichen frommenden Handelsvertrag geschlossen zu haben. Die Schutzzöllner machen dagegen zwar die verzweifeltsten Schritte, aber der Handelsminister v. Baquehem wird denselben hoffentlich zu begegnen und auch das wirthschaftliche Bündniss mit Deutschland zu begründen wissen. Die bestehende Geschäftslosigkeit und Geldknappheit war von nachtheiligem Einflusse auf den Kurs der Bahnaktien; so notirt Nordbahn 2750, Carl-Ludwigbahn 202, Nordwestbahn 215, Elbethalbahn 220,25, Staatsbahn 243 und Südbahn 133,50. Gesucht waren Böhmische Nordbahn (205) und Lemberg-Czernowitz-Jassy (228,25). Die Aktien der B-Linie der Buschtěhrader Bahn wurden bis 454 geworfen, erreichten jedoch wieder den Kurs 459, um endlich bis 467 zu steigen. Wie verlautet, war die Depression durch Exekutionsverkäufe für Brünner Rechnung hervorgerufen.

Aus der Schweiz.

Haftpflicht der Eisenbahnen.

Die Verwaltung der Jura-Simplon-, der Bödeli-, der Central-, der Aargauisch-Luzernischen Seethal-, der Südost-, der Neuenburger Jura-, der Emmenthal-, der Gotthard-, der Nordost-, der Tössthal- und der Vereinigten Schweizerbahnen haben an die Bundesversammlung eine längere Eingabe gerichtet, in welcher sie dieselbe ersuchen, geeignete Maassnahmen zu treffen, dass die Haftung der Eisenbahnen als Deklaranten der von ihnen zu transportirenden Güter für Zoll- und Monopolbussen auf die Fälle eines Verschuldens (Absicht oder grobe Fahrlässigkeit) der bezüglichen Beamten reduzirt werde. Schon 1881 ist ein dahingehendes Gesuch dem Bundesrath eingereicht, von diesem aber abgewiesen worden.

Schweizerische Nordostbahn.

Namens eines auswärtigen Grossaktionärs wird durch Herrn Nationalrath Forrer in Winterthur gegen den Beschluss der Generalversammlung vom 7. November bezüglich der Vermehrung des Aktienkapitals bezw. Ausgabe neuer Stammaktien Protest erhoben auf Grund des Art. 627 des Schweizerischen Obligationenrechts. Dass bezügl. Prozessfahren ist eingeleitet.

Rothhornbahn.

Bei dem Bundesrathe ist ein Konzessionsbegehren eingereicht worden für eine Bahn von Brünig-Kulm nach Rothhorn-Kulm im Anschlusse an die jetzt im Bau befindliche Rothhornbahn. Das Projekt hat den Zweck, das Rothhorn, diesen 2 351 m über dem Meer gelegenen Aussichtspunkt, in eine direkte Linie Luzern-Interlaken einzuschalten.

Schweizerische Südostbahn.

Mit Eingabe vom 14. November 1890 sucht die Direktionskommission der Schweizerischen Südostbahn beim Bundesrath um die Bewilligung nach zur Verpfändung im I. Rang ihrer etwa 55 km langen Linien, nämlich: 1. Wädensweil-Einsiedeln; 2. Rapperswyl-Pfäffikon (Zürichsee-Gotthardbahn); 3. Pfäffikon-Samstagern; 4. Biberbrücke-Goldau, sammt Betriebsmaterial und Zubehör im Sinne des Gesetzes. Die Verpfändung geschieht zum Zwecke der Sicherstellung eines mit dem Aktienkapital auf den Erwerb der Linien Wädensweil-Einsiedeln und Rapperswyl-Pfaffikon, ferner auf die Erstellung und Ausrüstung der Linien Pfäffikon-Samstagern und Biberbrücke-Goldau zu verwendenden Anlehens im Betrage von 5 500 000 Frcs. — Dem neu zu kreirenden geht das auf der Wädensweil-Einsiedelnbahn lastende Pfandrecht für 2 000 000 Frcs. auf so lange vor, bis das betreffende Anlehen der Wädensweil-Einsiedelnbahn getilgt und im Pfandbuche gelöscht sein wird.

Eisenbahn von Frutigen nach Visp.

Die Herren Oberst Desgouttes, Ingenieur Lommel, Nationalrath Bühler und die Baufirma Pümpin und Herzog in Bern haben bei dem Eisenbahndepartement das Gesuch um Konzessionirung einer normalspurigen Bahn von Frutigen nach Visp oder Brieg, d. h. von der Linie Scherzligen-Spiez-Frutigen aus durch das Frutigthal und den Lötschberg bis zum Anschluss an die Simplonbahn, eingereicht. Die Bahn wird 62.5 km lang, die Maximalsteigung beträgt 25 ‰ auf offener Strecke und 30 ‰ in den längeren Tunneln. Die Kosten sind auf 45 Millionen Francs berechnet. Es werden vier Jahre bis zur Vorlage der nöthigen technischen und finanziellen Ausweise und sechs Jahre für den Bau in Aussicht genommen.

Genfer Schmalspurbahnen.

Der Schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Corsier-Landesgrenze gegen Veigy und Eaumorte-Chancy auf den 1. Dezember 1890 bewilligt. Das 2,05 km lange Theilstück Corsier-Landesgrenze gegen Veigy der Linie Genf-Douvaine hat folgende Stationen und Haltestellen: Corsier, Douane und Veigy (Frankreich). An der 4,05 km langen Theilstrecke Eaumorte-Chancy der Linie Genf-Chancy befinden sich folgende Stationen und Haltestellen: Eaumorte, Athenaz, Avusy und Chancy.

Schweizerische Eisenbahnschule.

Es wird nun die Gründung einer Eisenbahnschule in Biel beabsichtigt, welche die Heranbildung tüchtigen, den Ansprüchen gewachsenen Personals, namentlich in technischer Hinsicht zum Zwecke hat. — Da die Schweizerischen Eisenbahnen alljährlich mehrere Hunderte neuer Angestellter bedürfen, darf auf eine hinreichende Frequenz gerechnet werden.

Aus Russland.

Rjäsan-Koslow: Zweigbahnen Bogojawlensk-Ostapowo-Lebedjan und Ostapowo-Dankowo eröffnet.*)

Die Direktion der Rjäsan-Koslower Bahn macht bekannt, dass die von ihr erbaute Zufuhrbahn nach Dankowo und Lebedjänsk für den Güterverkehr am 17. November a. St. und für die Personenbeförderung (in gemischten Zügen) am 18. November a. St. eröffnet worden ist. Die Zufuhrbahnen gehen von der Station Bogojawlensk der Hauptbahn aus, indem sie bis zur Station Ostapowo (56 Werst) dasselbe Geleise benutzen. Bei Ostapowo theilt sich die Bahn, eine Theilstrecke zweigt sich nordwärts nach Dankowo (24 Werst) und eine andere Theilstrecke südwärts nach Lebedjan (31 Werst) ab. Die Gesammtlänge der Zweigbahn beträgt hiernach 111 Werst.

Ssysran-Wjäsmabahn: Station Schelobowo (Borki).

Auf Verfügung des Herrn Ministers der Verkehrsanstalten ist die Station „Borki" der Ssysran-Wjäsmabahn in „Schelobowo" umbenannt worden.

Russische Eisenbahnen: Verkehrsergebnisse im Monat August d. J.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlicht soeben die Verkehrsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes für den Monat August d. J.

Es waren danach im August überhaupt im Betriebe 26 554 Werst ausschl. der Eisenbahnen Finnlands (1 711 Werst) und Transkaspiens (1 343 Werst). Von dieser Gesammtzahl befanden sich in der Verwaltung des Staates 7 708 Werst und der Privatgesellschaften 18 846 Werst.

Der Personenverkehr auf den sämmtlichen im Betriebe befindlichen Bahnen ergab die folgenden Resultate: überhaupt wurden 4 132 140 (gegen 3 967 759 in 1889) Personen befördert und zwar auf den:

Staatsbahnen 458 841 (435 142 in 1889) Personen,
Privatbahnen 3 673 308 (3 532 617 „ „) „

sodass der Personenverkehr im August 1890 gegen das Vorjahr eine Steigerung von 140 691 Reisenden erfahren hat.

Im Güterverkehr gelangten überhaupt zur Beförderung 314 966 215 (gegen 275 839 159) Pud, davon entfielen auf den Verkehr:

der Staatsbahnen 45 069 023 (gegen 44 200 888) Pud,
„ Privatbahnen 269 897 192 („ 231 897 192) „

es ergab somit auch der Güterverkehr eine Steigerung von 39 127 076 Pud.

Aus diesem Verkehre wurden überhaupt vereinnahmt 25 362 301 (gegen 22 908 328) R. und zwar von den:

Staatsbahnen 3 462 006 (gegen 3 103 457) R.,
Privatbahnen 21 900 295 („ 19 804 471) „

es sind somit 2 453 970 R. mehr vereinnahmt worden.

Für die ganze Betriebsdauer vom 1. Januar bis Ende August d. J. stellen sich die Betriebsergebnisse für das gesammte Eisenbahnnetz wie folgt: Es wurden Personen befördert: 26 862 760 (gegen 25 649 481), mithin 1890 mehr 1 213 279; Güter transportirt: 2 075 084 860 (gegen 2 121 389 737) Pud, mithin 1889 weniger 46 309 877 Pud. Die gesammten Einnahmen betrugen 161 751 045 (gegen 165 727 078) R. oder für die Werst Bahnlänge 6 325 (gegen 6 566) R., d. h. es ist für 1890 überhaupt weniger 3 976 033 R. oder für die Werst Bahnlänge 241 R. weniger vereinnahmt worden.

Das Invalidenhaus für Eisenbahnbeamte „Kaiser Alexander II."

Als Russland sich im Jahre 1879 allgemein rüstete, um den 19. Februar 1880 zu feiern, an welchem der Kaiser Alexander II. 25 Jahre seiner Regierung, die Russland so reichen Segen gebracht, vollendete, da lag es nahe, dass auch die Eisenbahnen Russlands diesen Tag benutzten, um ein Denkmal der Dankbarkeit dem geliebten Herrscher zu setzen, unter dessen gesegneter Regierung auch der Eisenbahnbau gleich vielen anderen Kultureinrichtungen mächtig gefördert wurde.

Kaiser Alexander II. fand bei seinem Regierungsantritt nur 980 Werst Eisenbahnen im Betriebe und das Land durch den Krimkrieg aufs äusserste in seinen Finanzen erschöpft. Trotzdem wurde unablässig an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes gearbeitet, so dass am 7. Februar 1880 bereits 21 767 Werst Schienenwege das Land durchzogen. Es ist somit Alexander II. der Schöpfer des Eisenbahnnetzes in Russland, denn er gab dem Lande die Haupt-Magistrallinien, den späteren Jahren blieb es überlassen, den Ausbau weiter zu führen.

Bei Erwägung und Berathung, wie nun dieser bedeutungsvolle Tag von den Eisenbahnen am würdigsten mitgefeiert werden könne, kam man bald zu dem Entschlusse, eine Stätte

*) Wir geben diese Notiz zur Berichtigung der theilweise ungenauen Angaben über diese Zweigbahn in Nr. 96 S. 941 d. Ztg.

zu schaffen, welche dazu bestimmt sei, Personen, die im Dienste der Eisenbahnen verunglückten oder durch Alter erwerbsunfähig geworden sind, für den Rest ihres Lebens zu versorgen.

Zur Ausführung dieser Idee beschloss der XI. allgemeine Kongress sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen am 11. Dezember 1879 von jeder Werst Bahnlänge eine jährliche Beisteuer im Betrage von 5 R. zu erheben, wobei ferner festgesetzt wurde, dass zunächst in der Umgebung von Moskau, sodann im südwestlichen Gebiete und endlich in den westlichen Gouvernements je ein Invalidenhaus errichtet werden sollte. Der Beschluss erhielt bald die Genehmigung des Ministeriums und wurde am 19. Februar 1880 auch von dem Kaiser bestätigt und von demselben Allergnädigst gestattet, den Instituten seinen Namen beilegen zu dürfen.

Nachdem ein Komitee eingesetzt worden war zur Verwaltung der eingehenden Gelder usw. und die Beiträge Ende Juni 1885 bereits ein Kapital von 744 192 R. ergaben, wurde zum Ankauf des erforderlichen Grundstückes zur Errichtung des ersten Invalidenhauses geschritten und die Arbeiten zur Vollendung desselben so lebhaft gefördert, dass am 30. August 1888 die feierliche Einweihung stattfinden konnte. An diesem Tage waren bereits 31 Invaliden in der Kolonie untergebracht. Nach der Organisation, wie sie für die Invalidenhäuser festgesetzt ist, werden in dieselben nicht nur unverheirathete Invaliden, sondern auch solche mit Familien aufgenommen und derart untergebracht, dass nur die Junggesellen in einem allgemeinen grossen Hause Unterkommen erhalten, während die Familienväter zu höchstens je 4 in einem Hause zusammen wohnen, in welchem sie möglichst getrennt von einander leben können und jede Familie selbst für sich für Bereitung der Speisen usw. zu sorgen hat. Zu dem Zwecke ist jeder Wohnung eine Küche, sowie ein kleiner Garten zum Gemüsebau zugewiesen. Ausserdem erhalten dieselben alles was sonst zum Lebensunterhalt erforderlich ist, so dass die Invaliden ein vollkommen sorgenfreies Leben führen können. Ausser dem Invalidenhause in der Nähe von Moskau ist auch schon das zweite im südwestlichen Gebiete und zwar am 30. August 1888, also genau zwei Jahre später als das Moskauer Invalidenhaus, eröffnet worden.

Was nun die Herstellungskosten, die Anzahl der untergebrachten Invaliden, sowie die Unterhaltungskosten der beiden Institute anlangt, so kann darüber das Folgende mitgetheilt werden.

Nach den vorliegenden Abschlüssen haben die gesammten Kosten für die Errichtung der Invalidenkolonie bei Moskau 245 292 R., der im südwestlichen Gebiete 170 145 R. und das Inventar für beide Kolonien 18 597 R. betragen. Dafür ist Raum zur Unterbringung von Invaliden geschaffen worden:

	unverheirathete Invaliden	verheirathete Invaliden
in der Moskauer Kolonie . .	42	126
„ „ südwestlichen Kolonie	28	63

und zwar haben die Familienväter zusammen bei sich:

	Frauen	Kinder
in der Moskauer Kolonie . .	126 Frauen	und 272 Kinder
„ „ südwestlichen Kolonie .	63 „	109 „

Für die Unterhaltung der Invaliden und deren Familien sowie für die Verwaltung der Kolonien ist für 1891 das Ausgabebudget wie folgt zusammengestellt:

	R.	Kop.
für die Moskauer Kolonie auf	51 833 R.	28 Kop.
davon speziell zur Unterhaltung der Invaliden	36 132 „	18 „
für die südwestliche Kolonie auf . . .	28 545 „	70 „
davon speziell zur Unterhaltung der Invaliden	18 726 „	32 „
Es betragen somit die gesammten Unterhaltungskosten	80 378 „	98 „
wovon speziell auf die Unterhaltung der Invaliden entfallen	54 858 „	50 „

Das Kapital des Invalidenhauses für Eisenbahnbeamte „Kaiser Alexander II.“ betrug Ende 1889 1 434 757 R. 53 Kop.

Gegenwärtig ist das Komitee bemüht, in den westlichen Gouvernements einen geeigneten Platz für die Errichtung einer dritten Invalidenkolonie zu erwerben, womit dann zunächst das ursprüngliche Programm erfüllt wäre.

Wie man sieht ist durch die Etablirung der Invalidenkolonien seitens der Eisenbahnen Russlands für diese selbst eine Einrichtung geschaffen worden, die gewiss geeignet ist, das allgemeine Interesse zu fesseln, die aber auch in hohem Grade geeignet ist, als ein Denkmal dankbarer Erinnerung an den milden Herrscher, an den Begründer des Russischen Eisenbahnnetzes dazustehen.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

(Schluss aus Nr. 96.)

III. Südaustralien.

Die am 28. Dezember 1836 gegründete Kolonie, deren Finanzen viel zu wünschen übrig lassen — die öffentliche Schuld war am 1. Juli 1889 bereits auf 20 486 300 £ oder auf 65 £ für jeden der 319 985 Einwohner, ausschliesslich der Eingeborenen, angewachsen — hatte im Jahre 1888 einen Import im Werthe von 5 413 638 £, während der Export, einschl. eines Reexportes von 2 313 325 £, 6 984 098 £ betrug. Das Rechnungsjahr 1888/89 schloss mit einem Reineinkommen von 2 299 584 £, bezw. mit einem Ueberschuss von 29 306 £ ab, welcher zur Tilgung der aus früheren Jahren auf 1 042 506 £ angewachsenen Unterbilanz verwendet wurde.

Das am 30. Juni 1889 im Betriebe befindliche Eisenbahnnetz der Kolonie hatte eine Länge von 2 483 km, deren Bau 9 902 369 £ gekostet hat. Am 30. Juni 1890 waren 2 855 km Eisenbahnen eröffnet, während sich noch 88 km im Bau befanden.

Auf der Grossen Transaustralischen Bahn, welche bestimmt ist, von der City of Adelaide (im Süden) aus durch den Kontinent bis zur Nordküste (Port Darwin) zu laufen, wurden während des Betriebsjahres 1888/89 die 72,5 km lange Strecke von Coward Springs (in 29° 25′ südl. Breite und 136° 55′ östl. von Gr.) nach dem nördlich davon gelegenen William Creek (in 28° 25′ südl. Br. und 136° 50′ östl. von Gr.) und im November 1889 die 30,4 km lange Theilstrecke Hergott Springs-Warrina eröffnet.

Die Regierung liess unter Aufsicht einiger Ingenienre den Bau folgender drei Strecken der Transaustralischen Bahn ausführen:

a) von Hergott Springs nordnordwestlich nach Strangways Springs in 29° 12′ südl. Breite und 136° 30′ östl. von Gr. (164 km);
b) von da nordwärts nach The Peake in 28° 4′ südl. Breite und 135° 52′ östl. von Gr. (156 km);
c) vom letztgenannten Ort nach Mount O'Halloran oder Angle Pool in 27° 31′ südl. Breite und 135° 22′ östl. von Gr. (82 km.).

Der Ausbau dieser Theilstrecken war im Oktober d. J. beendet. Die Transkontinentale Bahn hatte damit von Adelaide aus bis Angle Pool eine Länge von 1 113 km erreicht. In Angle Pool endet die Bahn in einer unwirthbaren, wasserlosen, unbewohnten Wüste. Dieselbe muss daher fortgesetzt werden, obwohl die Finanzen der Kolonie dagegen sprechen, und die Verlängerung voraussichtlich nicht einmal die Betriebskosten decken wird. Dennoch hat die Regierung in diesem Jahre von Angle Pool aus eine weitere 530 km lange Bahnlinie durch das Mac Donnell-Gebirge bis zum Burt Creek in 23° 12′ südl. Breite und 133° 46′ östl. von Gr. vermessen lassen. Das tagende Parlament ist aber diesem Weiterbau wenig günstig. Es will statt dessen lieber eine ungefähr 280 km lange Bahn bauen lassen, welche sich von der Transaustralischen Bahn in 30° 51′ südl. Breite und 138° 25′ östl. von Gr. nordöstlich nach dem kleinen Orte Innamincka, in 27° 42′ südl. Breite und 140° 45′ östl. von Gr. und unweit der Ostgrenze der Kolonie Queensland, abzweigt. Diese Bahn berührt viel gutes Weideland und bietet alle Aussicht auf Rentabilität.

Auch von Port Darvin aus, an der Nordküste des Kontinents, ist der Anfang einer Südbahn, welche mit der Transaustralischen Bahn zusammentreffen soll, gemacht worden. Dieselbe wurde am 19. Oktober 1889 in der Länge von 235 km bis Pine Creek eröffnet, somit ist die ganze von der Nordküste aus in Angriff genommene Linie der Transaustralischen Eisenbahn bis nach Pine Creek (in 13° 48′ südl. Breite und 131° 51′ östl. von Gr.) dem Betriebe übergeben. Dieselbe hat 1 086 632 £ zu bauen gekostet, aber im ersten Jahre ihres Bestehens nicht einmal die Betriebskosten aufgebracht. Eine Weiterführung der Bahn bis zum südwärts gelegenen Katherine River ist projektirt und auch bereits deren Vermessung angeordnet. Zur Verbindung der beiden Punkte Pine Creek und Angle Pool verbleiben noch 1 746 km Eisenbahnen herzustellen und würde die Erbauung derselben ungefähr 5—6 Millionen Pfund Sterling erfordern.

Ausserdem sind noch projektirt und vermessen:

1. eine 82 km lange Strecke von Monarto (Station der interkolonialen Ostbahn) nordwärts nach Sedan, einem kleinen Orte mit nur 120 Einwohnern in einem fruchtbaren Ackerbaubezirke in 34° 34′ südl. Breite und 139° 19′ östl. von Gr.;

2. eine Bahn von Snowtown (Station der Wallaroobahn) nordwärts zum Anschlusse an die von Port Pirie in 33° 10′ 30″ südl. Breite und 138° 1′ östl. von Gr. auslaufende Bahn.

Die Einnahmen der gesammten Eisenbahnen der Kolonie betrugen im Betriebsjahre 887 065 £ (gegen das Vorjahr 3 347 £ mehr), die Betriebskosten dagegen 493 326 (+ 61 051) £ oder 55,6 (+ 6,7) % der Einnahmen, so dass ein Ueberschuss von 393 739

(— 57 603) £ verblieb, welcher das Anlagekapital mit 4,05 (— 0,75) % verzinste. Eine Beeinträchtigung erfuhren die Einnahmen durch die Herabsetzung des Tarifes für den Transport von Ackerbauerzeugnissen. Nach demselben beträgt die Fracht für Entfernungen bis 25 Engl. Meilen (40 km) 2 d, von 25 bis 50 Meilen (80 km) 1½ d, von 50 bis 100 Meilen (160 km) 1 d und für weitere Entfernungen ¾ d für die Tonne und Meile.

Im Betriebsjahre 1889/90 wurde, mit Ausschluss der Port Darvin-Bahn, eine Einnahme von 1 033 352 £ erzielt oder 120 194 £ mehr als im Vorjahre. Der Reingewinn verzinste das Anlagekapital mit 4½ %.

Besser als die Staatsbahnen verzinste die einer Privatgesellschaft gehörige Adelaide and Suburban-Trambahn ihr Baukapital, da dieselbe an die Aktionäre eine Dividende von 8 % vertheilen konnte.

IV. Queensland.

Am 1. Juli 1889 hatte die Kolonie auf ihrem 8 Bahngebiete umfassenden Bahnnetz, dessen südlicher Theil sich um die Hauptstadt Brisbane gruppirt, im ganzen 3 225 km Eisenbahnen im Betriebe. Davon wurden in der Zeit vom 1. Juli 1888 bis dahin 1889 zusammen 325 km eröffnet u. zwar:

1. auf der Westbahn weitere 90 km über die bisherige Endstation Charlesville hinaus nach Westen zu;

2. eine 30 km lange, südlich laufende Küstenlinie (zum Wide Bay and Burnett-Bahnnetze gehörig), welche die beiden Hafenplätze Maryborough und Bundaberg verbindet;

3. die 47 km lange Strecke der vom Hafenorte Rockhampton ausgehenden Centralbahn, welche über die Barcaldine Downs hinaus westwärts bis zu einem in 23° 15′ südl. Breite und 144° 10′ östl. von Gr. gelegenen Punkte führen soll;

4. weitere 74 km der von Brisbane nach Norden und Süden auslaufenden Küstenbahn;

5. eine 25 km lange Strecke der von der Hafenstadt Cooktown westlich nach dem Palmer-Goldfelde und nach Maytown führenden Bahn;

6. die 58 km lange Theilstrecke von Normanton bis Haydon. Normanton in 17° 38′ südl. Breite und 141° 9′ östl. von Gr. am schiffbaren Normanflusse, 40 km von dessen Mündung in den Carpentariagolf, mit 2 000 Seelen, ist der Hauptort des häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzten grossen Carpentariabezirks. Der kleine Ort Haydon liegt in 18° südl. Breite und 141° 40′ östl. von Gr.

Ausserdem befanden sich noch 1 574 km im Bau, bezw. als vom Parlamente bewilligt, in der Bauvorbereitung. Die bis zum 30 Juni 1889 eröffneten 3 225 km Eisenbahnen hatten im ganzen 12 169 238 £ oder durchschnittlich 6 072 £ für die Engl. Meile zu bauen gekostet, während zum Eisenbahnbau überhaupt bis dahin 13 487 857 £ verausgabt wurden. Sämmtliche Bahnen der Kolonie haben die schmale Spurweite von 3′ 6″ (1,06 m). Am höchsten stellten sich die Baukosten auf der Grossen West- und Südbahn mit 7 795 £, am niedrigsten auf der Normatonbahn mit nur 2 842 £ für die Meile. Die Einnahmen aus den Eisenbahnen in den 12 Monaten vom Juli 1888 bis dahin 1889 beliefen sich auf 843 132 £. Es wurden 1 689 646 Personen und 794 142 t Güter befördert. Die Betriebskosten stellten sich auf 507 961 £. Der Ueberschuss von 335 171 £ verzinste das Anlagekapital mit nur 2,754 % und hatte der Staat einen Zuschuss von 251 550 £ zu leisten, da zur Verzinsung des Anlagekapitals 586 721 £ erforderlich waren.

Die 9¼ Miles (15 km) lange Trambahn in der City of Brisbane schloss im Betriebsjahre 1888/89 mit einem Verluste von 169 £ ab. Für den Betrieb dienten 51 Wagen und 402 Pferde.

Am Schlusse des Jahres 1889 hatte Queensland 3 321 km Eisenbahnen im Betriebe, während sich 919 km noch im Bau befanden.

V. Westaustralien.

Die Kolonie Westaustralien, mit ihren 2 339 653 qkm die grösste des Australischen Kontinents, hatte Ende 1889 insgesammt 803 km, gegen 438 im Vorjahre, Staats- und Privat-Eisenbahnen im Betriebe, für eine so geringe und zerstreut wohnende Bevölkerung von nur 43 698 Köpfen allerdings befriedigend. Im Bau befand sich noch die Greenoughlinie (siehe unten), mit 483 km. Die Bahnen haben durchweg die schmale Spurweite von 3′ 6″ (1,06 m), sind leicht gebaut und lassen sich in Solidität mit denen der östlichen Kolonien des Kontinents nicht vergleichen. Da die Einnahmen aus den Bahnen kaum die Betriebskosten decken, so kann von einer Verzinsung des Anlagekapitals nicht die Rede sein.

Ueber die einzelnen Linien des bisherigen Bahnnetzes s. Nr. 46 S. 428 Jahrg. 1889 d. Ztg. Hinsichtlich der l. c. S. 428 erwähnten Privatbahnen für Holztransport ist noch zu bemerken, dass die eine dieser Bahnen, welche der Firma Niel, Mc Neil and Co. gehört und 38½ km lang ist, von dem Rockinghamhafen in 32° 18′ südl. Breite und 116° 4′ östl. von Gr. nach Jarrahdale in die Jarrahwälder läuft, um dies sehr werthvolle Nutzholz für überseeischen Transport an die Küste zu schaffen. Eine demselben Zwecke dienende, 22½ km lange Bahn, welche von dem kleinen Orte Lockville in 33° 7′ südl. Breite und 115° 53′ östl. nach Yokonup führt, besitzt die West Australian Timber Company.

Erheblich vergrössert wurde das Bahnnetz der Kolonie durch die am 1. Juli 1889 unter grossen Festlichkeiten erfolgte Eröffnung der 391 km langen Südbahn von Beverley, der Endstation der 177 km langen Ostbahn (siehe l. c. Nr. 1), südwärts nach Albany, einer Hafenstadt an der südlichen Meeresküste in 35° südl. Breite und 117° 54′ östl. von Gr. mit 1 200 Einwohnern. Der Bau dieser Bahn ist von der aus Englischen Kapitalisten bestehenden West Australian Land Company ausgeführt worden. Der Bau, welcher von sehr leichter Konstruktion ist, wurde den Bauunternehmern Millar Brothers zu 1 500 £ für die Englische Meile in Verding gegeben und begann am 20. Oktober 1886. Mit Einschluss des beschafften Betriebsmaterials hat der Bau rund 750 000 £ gekostet. Bauschwierigkeiten lagen nicht vor, und an dem nöthigen Baumaterial fehlte es an der Linie entlang auch nicht. Die Bahn läuft auf der ganzen Strecke meist über sehr schlechten Sandboden, doch ziehen sich seitwärts einige Thäler hin, in denen Viehzucht und Ackerbau mit Nutzen betrieben werden können. Es existiren zwar einzelne Quellen, aber im Ganzen ist man auf in Wasserreservoirs angesammeltes Regenwasser angewiesen.

Was die übrigen, im vorigen Jahrgang S. 428 erwähnten Bauten und Projekte anlangt, so hat es sich nicht bestätigt, dass der Bau der projektirten Bahn von Guildford nordwärts nach Greenough Flat (Walkaway), welcher von einem Englischen Syndikat ausgeführt werden sollte, von einem Deutschen Konsortium übernommen worden sei. Die Kolonialregierung erklärte dem Englischen Syndikate, dass, wenn bis Ende 1890, dem Kontrakte gemäss, nicht wenigstens 160 km in Betrieb gesetzt wären, die deponirten 10 000 £ als verfallen würden angesehen werden. Infolge dessen ging die Konzession des Baues wieder an ein anderes Englisches Konsortium unter Leitung des Mr. J. T. Smith über, welches über bedeutende Geldmittel verfügt. Die Arbeiten schreiten jetzt rüstig vorwärts, und nach den letzten Nachrichten sollten Anfang Dezember 1890 die ersten 96½ km für den Verkehr eröffnet werden.

VI. Tasmanien.

Die durch die 240 km breite Bassstrasse von dem Australischen Kontinente getrennte Inselkolonie Tasmanien mit 151 480 Einwohnern hatte 1889 ein Eisenbahnnetz (eröffnete Staats- und Privatbahnen) in der Länge von 602 km, gegen 526 im Vorjahre, während sich 108 km im Bau befanden. Nach Abzug der Betriebskosten verblieben zur Verzinsung des Anlagekapitals 17 000 £ oder 1¼ %.

Die Staatsbahnen der Kolonie sind folgende:

1. Die 132 km lange Bahn von der City of Launceston (20 300 Einwohner) nach dem westnordwestlich an der Mündung des Mersey River und 41° 9′ südl. Breite und 146° 22′ östl. von Gr. gelegenen Städtchen Formby (1 500 Einwohner).

2. Die am 9. August 1889 eröffnete 75½ km lange Strecke von Launceston nordöstlich nach Scottsdale oder Ellesmere in 41° 7′ südl. Breite und 147° 31′ östl. von Gr., einem Orte mit 500 Einwohnern in einem Landbaudistrikte.

3. Die 24 km lange Derwent Valleybahn, welche im Thale des Derwent River von der Brigdewaterstation, an der Grossen Centralbahn in 42° 45′ südl. Breite und 147° 11′ östl. von Gr., nordnordwestlich nach dem Orte Glenora läuft.

4. Die 75½ km lange Bahn, welche sich in Conara, einer Station der Grossen Centralbahn in 41° 51′ südl. Breite und 147° 22′ östl. von Gr., östlich nach St. Mary's abzweigt, einem Orte mit 200 Einwohnern in einem Kohlendistrikte an der Ostküste der Insel in 41° 35′ südl. Breite und 148° 15′ östl. von Gr.

5. Die 8 km lange Bahn von Parattah, einer Station der Centralbahn, nordwestlich nach dem Orte Oatsland mit 700 Einwohnern in 42° 18′ südl. Breite und 148° 15′ östl. von Gr.

6. Die am 19. Juni 1890 eröffnete 32 km lange Strecke von Formby westwärts nach Ulverstone in 41° 8′ südl. Breite und 146° 25′, einem blühenden Hafen, mit 1 200 Einwohnern in einem Landbaudistrikte.

Die 214 km lange Centralbahn (Privatbahn), welche die Insel von Norden nach Süden durchschneidet und die City of Launceston im Norden mit der Hauptstadt, der City of Hobart an der Südküste (28 900 Einwohner) verbindet, gehörte bisher einem Syndikate in London. Demselben war von Seiten des Staates für den Zeitraum von 30 Jahren eine jährliche Zinsgarantie von 5 %, welche jetzt noch 16 Jahre zu laufen hat, auf ein Baukapital von 650 000 £ zugesichert worden, wenngleich die Bahn bei ihrer Vollendung 1 188 316 £ zu bauen gekostet hat. Da die Jahreseinnahme bislang nur die Betriebskosten deckte, so hatte der Staat die ganze Zinsgarantie

zu tragen. Hieraus entstanden allerlei Streitigkeiten, bis es zu einem Prozess über ein Objekt von 19 637 £ kam, welchen die Kolonie im vorigen Jahre in allen Instanzen verlor. Es fanden dann Verhandlungen zwischen beiden Parteien statt, welche endlich im August 1890 zu einem Vergleich führten. Die Kolonie zahlte am 1. Oktober 1890 die Summe von 1 106 500 £ in $3^1/_2$ % Konsols an das Syndikat und trat damit in den vollen Besitz der Centralbahn.

Im Februar 1889 genehmigte das Parlament den Bau einer 48 km langen Bahn von Macquaire Harbour, einem Hafenorte mit 200 Einwohnern an der Westküste der Insel in 42° 9′ südl. Breite und 145° 20′ östl. von Gr., nordwärts nach Mount Zeehan in 41° 55′ südl. Breite und 145° 20′ östl. von Gr. Der Bau wurde am 30. Oktober 1889 dem Mr. T. A. Reynolds zu 104 916 £ übertragen und muss in 14 Monaten vollendet sein. Mount Zeehan ist reich an Mineralien. Im Jahre 1889 wurden dort von 3 165 Bergleuten 39 610 Unzen Gold zu 151 017 £, 41 577 t Silbererz zu 37 420 £ und $3775^1/_4$ t Zinn zu 426 321 £ gehoben.

Am 24. Februar 1890 wurde der Bau der 34 km langen Bahn von Bellerive oder Kangaroo Point (450 Einwohner) am Derwent River in 42° 53′ südl. Breite und 147° 22′ östl. von Gr., nordöstlich nach Sorell oder Pittswater (300 Einwohner) in 42° 46′ südl. Breite und 147° 35′ östlich von Gr. dem Mr. R. C. Patterson zu 52 826 £ übertragen. Die Bahn muss bis zum 3. Juni 1891 fertig sein.

VII. Neu-Seeland.

Die fertigen Staatsbahnen der Kolonie Neu-Seeland hatten am 31. März 1889 eine Länge von 2 860 km. Davon entfielen 1 050 km auf die Nord- und 1 810 auf die Südinsel. Während der letzten 12 Monate wurde nur 33 km Eisenbahnen neu eröffnet. Die Bruttoeinnahme des Betriebsjahres betrug 997.615 £ oder 2 772 £ mehr als im Vorjahre, die Ausgaben erforderten 647 045 £. Der Ueberschuss von 350 570 £ verzinste das auf die Bahnen verwendete Anlagekapital von 13 472 837 £ mit $2^3/_5$ %. Es wurden 3 132 803 Personen, 1 954 125 t Güter, 399 706 Packete und 919 939 Stück Güter mit den Bahnen befördert. Die Einnahme aus dem Personenverkehr ergab 323 447 £, aus dem Güterverkehr 610 488 £. Das Betriebsjahr 1889/90 (von April zu April) ergab einen Reingewinn von 410 000 £ oder 3 % auf das Anlagekapital. Es waren bis Ende März 1890 insgesammt 14 050 735 £ auf Eisenbahnen verausgabt worden. An Privatbahnen waren 142 km vorhanden. Unter diesen ist die 135 km lange Bahn von der Hauptstadt Wellington nördlich nach dem Orte Manavatu, welche im Jahre 1889 einen Reingewinn von nur 5 079 £ ergab, die längste.

Die New Zealand Midland Railway Company eines Londoner Konsortiums, welche den Bau einer Bahn von Christchurch an der Ostküste in 43° 32′ südl. Breite und 172° 38′ östl. von Gr. nach der Westküste, gegen Gewährung von Ländereien am Bahnkörper entlang, ausführen will, hat jetzt die ersten 9 km von Christchurch ab in Verding gegeben.

Ein anderes Englisches Syndikat hat sich erboten, eine Eisenbahn von der Bay of Islands in 35° 10′ südl. Breite und 174° 15′ östl. von Gr. nach Whangarei (600 Einwohner) in 35° 45′ südl. Breite und 174° 17′ östl. von Gr. für bessere Ausnutzung des dortigen sehr werthvollen Kohlenlagers zu bauen. Die Verhandlungen darüber mit der Regierung, welche dem Projekte günstig ist, sind im Gange.

Auch in Neu-Seeland wurde Anfang Juli 1889, ähnlich wie in den Kolonien des Australischen Kontinents, ein aus 3 Fachmännern bestehender Eisenbahnrath eingesetzt, welchem das ganze Eisenbahnwesen unterstellt ist.

Die 7 Australischen Kolonien hatten am Schlusse des Jahres 1889 insgesammt Eisenbahnen in der Länge von 11 216 Miles (18 050 km) im Betriebe. Davon entfielen 2 341 Miles (3 767 km) auf Victoria, 2 252 Miles (3 624 km) auf Neu-Süd-Wales, 2 064 Miles (3 322 km) auf Queensland, 1 912 Miles (3 077 km) auf Neu-Seeland, 1 774 Miles (2 855 km) auf Südaustralien, 499 Miles (803 km) auf Westaustralien und 374 Miles (602 km) auf Tasmanien. Die noch im Bau befindlichen Bahnen hatten eine Gesammtlänge von 1 727 Miles (2 779 km). Davon kamen auf Victoria 558 Miles (898 km), auf Neu-Süd-Wales 0 Miles, auf Queensland 571 Miles (919 km), auf Südaustralien 55 Miles (88 km), auf Westaustralien 300 Miles (483 km), auf Tasmanien 67 Miles (108 km) und auf Neu-Seeland 176 Miles (283 km).

Wenngleich in neuester Zeit auch in Australien, namentlich in der Kolonie Victoria, Fabriken für Eisenbahnbedarf angelegt sind, so können sie doch mit auswärtigen Firmen in Europa und Nordamerika nicht in Wettbewerb treten. Es wird deshalb der bei weitem grösste Theil des jährlichen Bedarfs an Eisenbahnmaterialien noch immer von auswärts, meist aus England, auf Grund von Submissionen bezogen werden. Die Generalagenten der einzelnen Kolonien, welche sämmtlich ihre Büreaus in London in den Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster haben, geben darüber gern Auskunft.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Im Nachtrag VI zum Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischen Gütertarif vom 1. Dezember 1884 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Seite		Unrichtig	Richtig
5	Basel-Kolbermoor A 2 . . .	222	322
11	Konstanz-Grosshesselohe A1. .	114	214
25	Schaffhausen-Kempten A2. .	177	165

München, den 11. Dezember 1890. (2783)
Generaldirektion
K. B. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen Eisgang im Rheine sind die diesseitigen Fähranstalten wie folgt für jeden Verkehr unterbrochen:
1. Bingerbrück-Rüdesheim seit 15. d. Mts.
2. Obercassel bei Bonn „ 13. „ „
3. Griethausen-Cleve „ 13. „ „

Dauer der Unterbrechung unbestimmt.
Köln, den 16. Dezember 1890. (2784)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

A. priv. Buschthêhrader Eisenbahn. Infolge einer in der Station Eger am 12. Dezember d. J. eingetretenen Verkehrsstockung konnten von diesem Tage angefangen nicht alle unsere Güterzüge in dieser Station einfahren.

Ein grosser Theil der für die Linien der K. Bayer. Staatsbahnen ab Eger bestimmten Massengüter musste auf hierseitigen Stationen aufgehalten werden, wodurch der Güterverkehr in den Strecken Komotau-Eger, Falkenau-Klingenthal und Tirschnitz-Franzensbad eine Störung erfuhr. Diese Behinderung des regelmässigen Wagenlaufes dürfte bis einschl. 18. Dezember d. J. andauern.
Prag, am 15. Dezember 1890. (2785)
Die Generaldirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die laut Bekanntmachung vom 26. v. Mts. (Vereinszeitung Nr. 94 der amtlichen Bekanntmachungen Nr. 2592) mitgetheilte Betriebsstörung unserer Strecken ist wieder beseitigt.
Köln, den 16. Dezember 1890. (2786)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saal-Eisenbahn. Vom Sonnabend, den 20. d. Mts. an wird d r Personen- etc. und Güterverkehr auf unseren sämmtlichen Strecken wieder aufgenommen.
Jena, den 18. Dezember 1890. (2787)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Main-Neckarbahn. Zum Gütertarife vom 1. Oktober 1889, für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und solchen der Hessischen Ludwigsbahn, sowie der an dieselbe anschliessenden Hessischen Nebenbahnen andererseits tritt am 1. Januar 1891 der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben Frachtermässigungen einige geringfügige Erhöhungen, letztere gültig vom 15. Februar 1891.
Darmstadt, den 9. Dezember 1890. (2788)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Zinkerz in Wagenladungen von 10 000 kg von Passau nach Kalk Rh. kommt von jetzt ab ein Ausnahmefrachtsatz von 1,58 ℳ für 100 kg zur Anwendung.
Köln, den 16. Dezember 1890. (2789)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1891 tritt zu dem Gütertarife Oldenburg-Bromberg der zweite Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Haltestellen Sehlen und Stempuchowo des Bezirks Bromberg.

Die erhöhte Entfernung Alexandrowo-Eversburg erlangt erst Gültigkeit mit dem 16. Februar 1891.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.
Bromberg, den 15. Dezbr. 1890. (2790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4. Mit dem 1. Februar 1891 gelangen für die Beförderung von Oelkuchen etc. bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen Bukarest (Station der Rumänischen Eisenbahnen) und den Stationen Kattowitz und Breslau etc. neue direkte Frachtsätze zur

Einführung, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 18. Dezember 1890. (2791)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1891 kommt der Nachtrag I zum Tarifheft 1 vom 1. November 1890 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Trudering der Bayerischen Staatseisenbahnen und Grossczschocher der Sächsischen und Preussischen Staatseisenbahnen, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, der Ausnahmetarife und der Bestimmungen für die Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Aufgehoben werden durch die in dem Nachtrag enthaltenen Frachtsätze für Grossczschocher die im Bayerisch-Sächsischen Gütertarife vom 1. Mai 1884 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für diese Station.

Die im Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für die Lokalbahnstationen Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck, Fürsteneck und Röhrnbach, dann Ebnath, Brand i. F., Unterlind und Fichtelberg, ferner Zirndorf kommen erst vom Zeitpunkt der Eröffnung der Lokalbahnstrecken Passau-Röhrnbach, Neusorg - Fichtelberg und Fürth-Zirndorf, welche noch veröffentlicht werden wird, zur Anwendung.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 15. Dezember 1890. (2792)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1891 wird der Nachtrag VII zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau herausgegeben. Durch denselben gelangen folgende Aenderungen und Ergänzungen mit die diesem Tage zur Einführung:

1. Erweiterung der Bestimmung, betreffs Beförderung von Getreide in loser Schüttung;
2. Aenderungen der Bestimmungen der Kontrolvorschriften über die Anwendung der Ausfuhrfrachtsätze;
3. neue Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen;
4. Aenderung des Stationsnamens Aschenbornschacht in Antonienhütte und unterschiedliche Bezeichnung der Staatsbahnhöfe in Königsberg i. Pr.;
5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse für Lusin;
6. Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, betreffend die Abfertigungsbefugnisse von Güter-Nebenstellen;
7. Einbeziehung von Charlottenwerder, sowie neue Entfernungen für Biskupitz, Kamlarken und Stempuchowo;
8. neue Ausnahme-Tarifsätze für Getreide usw. für Biskupitz, Kamlarken und Stempuchowo einerseits und Posen und Jarotschin andererseits;
9. Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 B. für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach Königsberg i. Pr. und Tilsit trans. zur Ausfuhr;
10. Ermässigungen der Ausnahme-Tarifsätze für Wegebaumaterialien und Aenderungen der Anwendungsbestimmungen der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben.

Die unter 6 und 9 enthaltenen Tarifergänzungen bezw. Aenderungen sind bereits früher besonders veröffentlicht worden.

Druckstücke des Nachtrages VII sind durch Vermittelung unserer Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 9. Dezember 1890. (2793)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. Januar 1891 wird die Reexpeditionsfrist für die in den öffentlichen Landes-Lagerhäusern und Freilagern in Krakau und Lemberg zum Zwecke der Reexpedition einzulagernden Getreide- etc. Transporte für den Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr von sechs auf zwölf Monate ausgedehnt.

Breslau, den 16. Dezember 1890. (2794)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 11. November d. J. erwähnten, vom 1. Januar 1891 ab gültigen Tarifdrucksachen für den Verkehr mit den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nunmehr zur Ausgabe gelangt und bei den betreffenden Dienststellen zu haben.

Der Verkaufspreis des Kohlen - Ausnahmetarifs beträgt 40 ₰.

Köln, den 15. Dezember 1890. (2795)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Im Verkehre mit den Bodensee-Uferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach wird die direkte Abfertigung am 31. Januar k. J. aufgehoben.

Etwaige Sendungen sind daher vom 1. Februar k. J. an auf die — mit Frachterhöhungen nicht verbundene — Umkartirung in Lindau bezw. Friedrichshafen verwiesen.

Hinsichtlich der Leitung der Sendungen nach Bregenz, Romanshorn und Rorschach, wie sie Seite 3 der Verkehrsleitungs-Vorschriften unter II 1 vorgesehen ist, tritt eine Aenderung nicht ein.

München, den 13. Dezember 1890. (2796)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag VIII zum Tarife und der Nachtrag I zum Tarifanhang in Kraft.

Der Tarifnachtrag VIII enthält ausser neuen Frachtsätzen für die Stationen Breitenhof, Cunewalde, Elstra, Königswartha, Neschwitz, Obercunewalde und Stenn der Sächsischen Staatsbahn, sowie Nürschan der Böhmischen Westbahn, noch Aenderungen bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Zechenbahnfrachten und einen Tarif für Nebengebühren im Kohlenverkehre.

Durch den Nachtrag I zum Tarifanhang gelangen neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Nürschan und Altwarnsdorf, Niedergrund, Voitersreuth und Warnsdorf zur Einführung, ausserdem werden Aenderungen im Verzeichnisse der Schleppbahngebühren durchgeführt.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Expeditionen zu beziehen.

Dresden, den 15. Dezember 1890. (2797)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Januar 1891 treten zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1885 und zu dem zugehörigen Anhange von demselben Tage die Nachträge 19 in Kraft. Dieselben enthalten ausser einer Aenderung und Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. zu den Tariftabellen Aenderungen der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, sowie für bestimmte Düngemittel, gewöhnliche Erden, Kartoffeln und Rüben. Ausserdem enthält der Nachtrag 19 zu dem vorgedachten Tarife noch eine Aenderung des Ausnahmetarifs für Staubkalk und Mergel zum Düngen.

Abdrücke und Nachträge können von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 13. Dzbr. 1890. (2798)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Die durch Nachtrag 6 zum Breslau-Sächsischen Verbandsgütertarife zur Einführung gekommenen Entfernungen zwischen verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth, Zeitz und Leipzig (Dresdener Bahnhof) der Sächsischen Staatseisenbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen bezw für Leipzig (Thür. und Eilenb. Bhf.) der Preussischen Staatseisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. Dezember 1890. (2799)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Im Verkehre von den Stationen Bovenkarspel-Grootebroek, Hugowaard und Noord-Scharwoude der Holländischen Eisenbahn nach den Stationen Kastel, Frankfurt a. M., Giessen, Heidelberg, Mannheim, Mainz und Ludwigshafen sind mit sofortiger Gültigkeit neue, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Versand von Gemüse in Kraft getreten. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 13. Dezember 1890. (2800)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Am 1. Februar 1891 tritt zu Tarifheft 2 der Nachtrag 4, enthaltend erhöhte Frachtsätze für Reis im Verkehr mit Salzburg, in Kraft.

Druckabzüge sind durch das Auskunftsbüreau hierselbst (Bahnhof Alexanderplatz) und durch die Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, den 20. Dezember 1890. (2801MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. In dem Tarifhefte Theil II Nr. 4 für den Güterverkehr zwischen Württembergischen und südlichen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) vom 1. Dezember 1890 sind auf Seite 73/74 unter dem Schnittpunkt I die Frachtsätze für die Stationen Bingerbrück und Langenlonsheim auf 0,92 ℳ bezw. 0,99 ℳ mit Gültigkeit vom 1. Februar 1891 richtig zu stellen.

Köln, den 20. Dezember 1890. (2802)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische.)

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit wird „Talg" unter die Artikel der Stückgutklasse 3 des Tarifs vom 15. Juni d. Js. aufgenommen.

Altona, den 16. Dezember 1890. (2803)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1891 tritt zu dem Gütertarife Hannover-Bromberg der zweite Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen des Kilometerzeigers direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Hannover-Visselhövede, sowie für Speele des Bezirks Hannover, für Sehlen und Stempuchowo des Bezirks Bromberg, ferner anderweite theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der vormaligen Unter-Elbeschen Eisenbahn und für Volpriehausen des Bezirks Hannover.

Hierdurch wird aufgehoben:

a) der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Hannover vom 15. Juni 1885 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen der früheren Unter-Elbeschen Eisenbahn;
b) der Hanseatisch-Ostdeutsche Verbands-Gütertarif Heft 2 vom 1. April 1888 nebst Nachträgen hinsichtlich des Verkehrs zwischen den Stationen Alt-Damm, Karolinenhorst und Stargard i. Pom. einerseits und den Stationen der früheren Unter-Elbeschen Eisenbahn andererseits.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 10. Dezbr. 1890. (2804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Zu den Getreidetarifen von Stationen der Rjäsan-Koslowbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist mit Gültigkeit vom 5/17. Dezember d. J. der erste Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für Getreide etc. von den Stationen des Dankow-Lebedjaner Flügels der Rjäsan-Koslowbahn nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr und ist auf letztgenannten Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich. (2805H&V)

Die Direktion.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Die in dem Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1890 enthaltenen Frachtsätze zwischen Diekirch (Reichsbahn) einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und Erfurt andererseits treten mit dem 1. Februar 1891 ausser Kraft.

Näheres ist in den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 15. Dezbr. 1890. (2806)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1891 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag I zum Theil II — Heft 1 vom 1. Oktober 1890, enthaltend:
   Frachtsätze des Spezialtarifs III für Bubenc, Ausnahmesätze für Getreide und Kleie mit mehreren neu einbezogenen Stationen, Aenderung des Waarenverzeichnisses der Ausnahmetarife Nr. 27 A Thomasschlacken, Nr. 27 B Schlacken, ungemahlen etc. und Nr. 39 A Eisenerze etc., neue Ausnahmesätze für Steinkohlentheeröl, Aenderungen einzelner Frachtsätze und Kurszuschläge des Haupttarifs, Ergänzung bezw. Aenderung des Kilometerzeigers und Aenderung der Stationsbezeichnung Aschenbornschacht.
b) Nachtrag XIV zum Theil II — Heft 2 vom 15. April 1885, enthaltend:
   Ausnahmesätze für Getreide zwischen Berlin und mehreren neu einbezogenen Stationen, Verlängerung der Gültigkeitsdauer mehrerer Ausnahmetarife über den 31. d. Mts. hinaus, einen neuen Ausnahmesatz Pecek-Saarau für Osmosewasser.
c) Nachtrag XII zum Theil II — Heft 3 vom 15. April 1885, enthaltend:
   einen Frachtsatz des Spezialtarifs III Wreschen-Bubenc, Ausnahmesätze für Getreide und Kleie mit M. Ostrau, Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs für Thomasschlacken, einen neuen Ausnahmetarif für Steinkohlentheeröl.
d) Nachtrag IX zum Theil III vom 1. September 1887, enthaltend:
   neue Frachtsätze des allgemeinen Tarifs für Pilsen - Waldenburg in Schl., neue Ausnahmesätze für Glassand, Kaolin etc., Thon etc., Aenderung bezw. Erweiterung des Ausnahmetarifs Nr. 11 Eisenerze usw., Aenderung des Waarenverzeichnisses der Ausnahmetarife Nr. 12 und 26 Thomasschlacken etc., Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs Nr. 29, neue Ausnahmetarife für Schwefelsäure-Emballagen, Glaubersalz, Glas und Glaswaaren, Aenderung der Stationsbezeichnung Aschenbornschacht.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen oder Verkehrbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 1. Februar 1891 in Geltung.

Die Nachträge können von den Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 18. Dezember 1890. (2807)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 1. Januar 1891 tritt der Tarifnachtrag V in Kraft. Damit gelangen neue Frachtsätze für einzelne Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Hannover und Magdeburg sowie für die Stationen Trupschitz der k. k. Oesterreichischen Staatsbahn (Lokalbahn Potscherad-Wurzmes) und Nürschan der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, ferner ermässigte Frachtsätze für die Stationen Neustadt i. M. und Parchim der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, Lübz der Mecklenburgischen Südbahn und Friedland i. M. der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn zur Einführung.

Ausserdem enthält der Nachtrag einen Tarif für Nebengebühren im Kohlenverkehre, sowie eine Bestimmung wegen anderweiter Abfertigung der Sendungen nach einigen dem öffentlichen Verkehr nicht dienenden Haltestellen des Direktionsbezirks Berlin.

Ferner ist darin ausgesprochen, dass die Frachtsätze für die Ladestellen Altvorwerk, Dölitz, Schrödershof und Schwetzin der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn am 15. Februar 1891 zur Aufhebung gelangen. Für die letztgenannten Stationen stellt sich fernerhin die Frachtberechnung bei direkter Abfertigung der Sendungen auf Teterow (M. F. F. B.) am günstigsten und für den Verkehr von Buschtěhrad, Duby, Kladno (alt), Neukladno und Wejhybka nach Lübz (Mecklenburgische Südbahn), für welche Stationsverbindungen die direkten Frachtsätze gleichfalls am 15. Februar 1891 ohne Ersatz zur Aufhebung kommen, können vorkommenden Falls bei Umkartirung in Bodenbach die billigsten Frachten erreicht werden.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Expeditionen zu erlangen.

Dresden, den 15. Dezember 1890. (2808)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für rohe Kalisalze zum Düngen im Verkehr mit den Bayerischen Vizinalbahnstationen und Ausdehnung des Ausnahmetarifs auf die Bayerischen Lokalbahnstationen. Für den Verkehr mit den Bayerischen Lokalbahnstationen gelangen fortan die im 7. Nachtrage zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für rohe Kalisalze zum Düngen ohne die in diesem Nachtrage erwähnten Zuschläge zur Berechnung.

Der Ausnahmetarif wird ferner auf den Verkehr mit denjenigen Bayerischen Lokalbahnstationen, welche an dem direkten Magdeburg-Bayerischen Gütertarif betheiligt sind, in der Weise ausgedehnt, dass die Ausnahmefrachtsätze der bezüglichen Bayerischen Anstossstationen um die für die betreffenden Lokalbahnstationen vorgesehenen Anstossbeträge des Spezialtarifs III erhöht werden.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilt auf Anfragen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Magdeburg, den 17. Dez. 1890. (2809)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. November d. J. wird veröffentlicht, dass das Tarifheft 2 für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr, gültig vom 1. Januar 1891, nunmehr erschienen und zum Preise von 1,55 ℳ durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen ist.

Die darin enthaltenen Frachtsätze für die Lokalbahnstationen Fischhaus, Fürsteneck, Kalteneck, Röhrnbach und Tiefenbach, ferner Brand i. F., Ebnath, Fichtelberg und Unterlind, dann Zirndorf kommen erst vom Tage der Eröffnung der Lokalbahnstrecken Passau-Röhrnbach, Neusorg-Fichtelberg und Fürth-Zirndorf, welche noch bekannt gegeben werden wird, zur Anwendung.

In das neue Tarifheft sind überdies Ausnahmefrachtsätze für Sprit- und Spiritussendungen zur Ausfuhr nach der Schweiz usw. von Grossenhain und Pirna nach Lindau transit nicht wieder aufgenommen worden. Es bleiben aber die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar k. J. in Geltung; nach diesem Zeitpunkte würde die Frachtberechnung vorkommenden Falles nach den Fracht-

sätzen der Klassen A 1 und B stattzufinden haben.

Dresden, am 15. Dezember 1890. (2810)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Der auf Seite 15 des Nachtrags I zu Heft 3 des Tarifs angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 für die Beförderung von Kohlen zwischen Grottau und Raspenau-Liebwerda von 17,7 kr. Oe. W. für 100 kg bleibt auch nach dem 1. Januar k. J. bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1891 gültig.

Dresden, den 15. Dezember 1890. (2811)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages I zum Lokal-Gütertarife. Zu unserem seit dem 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Gütertarife tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 der

Nachtrag I

mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Aenderungen in den Ergänzungen der Waaren-Klassifikation.
II. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
III. Modifikationen von Ausnahmetarifen.
IV. Ergänzung der Ausnahmetarife (neue Ausnahmetarife).
V. Aenderungen im Tarife für die Ueberführung von Gütern in Oderberg.
VI. Druckfehler Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung obiger Bahndirektion (Bpest Maria Valeria utcza Nr. 11 III Stock) um den Selbstkostenpreis von 10 kr. erhältlich.

Budapest, am 15. Dezember 1890. (2812)

Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume. Einführung eines Tarifes. Mit 1. Januar 1891 tritt ein Tarif für den direkten Frachtguttransport von Stationen der

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
K. K. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft,
K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
Mährisch-Schlesischen Centralbahn,
K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen,
K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn,
K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn,
priv. Oesterreich.-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Oesterreichisches Netz),
K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen,
Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen,
Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen,
K. K. priv. Südbahngesellschaft und
K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn

nach den Hafenplätzen Piraeus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Konstantinopel Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter über Triest und Fiume seewärts in Wirksamkeit.

Der Tarif zerfällt in 2 Theile, beziehungsweise 2 Hefte.

Der Theil I enthält die allgemeinen Bestimmungen, die Güterklassifikation etc., Theil II, Heft 1 die Frachtsätze für den Verkehr ab Oesterreichischen, beziehungsweise Bayerischen Stationen, Theil II, Heft 2 die Frachtsätze für den Verkehr ab Ungarischen, beziehungsweise Kroatischen Stationen.

Die Frachtsätze verstehen sich in Gulden Oe. W. Gold pro 100 kg und umfassen die Kosten der Beförderung mit der Eisenbahn bis Triest beziehungsweise Fiume, die Vermittelungsspesen in Triest beziehungsweise Fiume, sowie die Kosten der Beförderung ab Triest beziehungsweise Fiume mit Schiffen der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreich.-Ungarischen Lloyd nach den Bestimmungshäfen in einer Ziffer.

Die mit * bezeichneten Frachtsätze des Tarifes haben nur Gültigkeit für Sendungen nach Salonik, Dedeagatsch und Konstantinopel.

Der Tarif findet unter gewissen Bedingungen auch Anwendung auf Sendungen, welche in Triest, beziehungsweise Fiume reexpedirt werden.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verbandsverwaltungen ab 18 d. Mts. zu nachstehenden Preisen erhältlich:

Theil I . . .	15	kr. Oe. W. Noten pro Exemplar
Theil II, Heft 1	25	
Theil II . . .	15	

und können auch durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 13. Dezember 1890. (2813)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifes (Theil II) und eines neuen Tarifkilometerzeigers auf sämmtlichen Linien der Königl. Ung. Staatseisenbahnen und der in den Staatsbetrieb übernommenen Arad-Temesvarer Eisenbahn. Am 1. Januar 1891 tritt für sämmtliche Linien der Königl. Ung. Staatseisenbahnen (inklusive der Ung. Linien der verstaatlichten Ungarischen Westbahn, sowie der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn und der verstaatlichten Ungarischen Nordwestbahn) und für die in den Staatsbetrieb übernommene Arad-Temesvarer Eisenbahn ein neuer Lokaltarif (Theil II) für den Transport von Eil- und Frachtgütern, ferner ein neuer Kilometerzeiger zu den Lokaltarifen für den Transport von Personen und Gepäck, sowie von Gütern in Wirksamkeit.

Gleichzeitig werden mit dem obigen Tage der nachstehende Kilometerzeiger und die nachstehende Tarife sammt allen Nachträgen ausser Kraft gesetzt u. z.:

1. der auf den Linien der K. Ung. Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr vom 1. August 1886 und für den Güterverkehr vom 1. Juli 1887 gültige Kilometerzeiger sammt den Nachträgen I—VI;
2. der auf den Linien der K. Ung. Staatseisenbahnen für den Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. Juli 1887 gültige Lokal-Gütertarif (Theil II) sammt den Nachträgen I—X und den vom 1. Januar 1889 gültigen Anhange und dem Nachtrag I;
3. der auf den Ungarischen Linien der verstaatlichten Ungarischen Westbahn vom 1. Juli 1887 gültige Lokal-Gütertarif (Theil II) sammt den Nachträgen I—IV (mit Ausnahme der auf den gegenseitigen Verkehr zwischen den Stationen der Ungarischen Linien dieser Bahn einerseits, und den Stationen der Linie Fehring-Gratz der K. K. Oesterr. Staatsbahnen anderseits bezüglichen Bestimmungen und direkten Frachtsätze);
4. der auf der verstaatlichten Budapest - Fünfkirchner Eisenbahn vom 1. Juli 1887 gültige Lokal - Gütertarif (Theil II) sammt den Nachträgen I—III;
5. der auf der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn vom 1. Juli 1889 gültige Lokal-Gütertarif (Theil II) sammt den Nachträgen I—III;
6. der im gegenseitigen Verkehre zwischen den Stationsn der K. Ung. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn anderseits vom 1. Juli 1889 gültige gemeinschaftliche Gütertarif (Theil II) sammt den Nachträgen I und II;
7. der auf der in den Staatsbetrieb übernommenen Arad-Temesvarer Eisenbahn vom 1. September 1887 gültige Lokal-Gütertarif (Theil II) sammt den Nachträgen I—II.

Exemplare des neuen Lokaltarifes (Theil II) und Kilometerzeigers sind in der Tarifabtheilung und in den grösseren Stationen der K. Ung. Staatseisenbahnen u. z. der ersteren um 1 fl. 50 kr., der letzteren um 1 fl. 20 kr. pr.-Stück erhältlich.

Budapest, im Dezember 1890. (2814)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Oesterr.-Ungar. Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1891 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss von Rohzucker, Traubenzucker und Stärkezucker) von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn etc. nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen in Wirksamkeit, wodurch der gleichnamige Ausnahmetarif, gültig vom 1. Dezember 1887, sammt Nachtrag I zur Aufhebung gelangt. Insoweit für einzelne Relationen direkte Taxen nicht mehr erstellt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1891 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 40 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Dezember 1890. (2815)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr Westösterreich-Aussig-Landungsplatz. Verlängerung der Gültigkeit der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege und Aufhebung von Frachtsätzen. Mit 1. Januar, bezw. 1. Februar 1891 tritt der Nachtrag VII zum Elbeumschlags-Tarife

Westösterreich - Aussig - Landungsplatz vom 15. Mai 1888 in Kraft, wodurch die Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege verlängert wird und die Frachtsätze für die Station Gratzen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Direktion, in den Stationen Aussig, Brüx, Dux, Komotau und Teplitz bei dem betreffenden Güterexpedite, in allen übrigen Stationen bei dem Stationsvorstande und endlich bei den auf Seite 3 des Tarifes aufgeführten Bahnverwaltungen zum Preise von 5 kr. pro Stück erhältlich.

Teplitz, im Dezember 1890. (2816)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Februar 1891 tritt an Stelle der Tarife Oesterreich-Aussig-Ladungsplatz vom 15. April 1883, Schönpriesen-Umschlag vom 1. September 1888, Laube und Dresden-Elbkai vom 1. März 1888 nebst Nachträgen — jedoch mit Ausnahme der im Nachtrag

IX Oesterreich - Aussig - Landungsplatz,
X Oesterreich - Schönpriesen - Umschlag,
IX Oesterreich-Laube und
VIII Oesterreich-Dresden-Elbkai

vom 1. Januar 1891 für Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und Oesterr.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft Swolenowes und Knobis angeführten Frachtsätze, welche bis auf weiteres bestehen bleiben, der neue Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich in Kraft.

Derselbe enthält gegenüber den bisher gültigen Frachtsätzen theilweise Erhöhungen.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt schon jetzt die kommerzielle Abtheilung der diesseitigen Betriebsdirektion.

Der neue Tarif, welcher am 15. Januar 1891 zum Preise von 1,20 fl. pro Stück ausgegeben wird, enthält unter anderem:

1. Ein genaues Verzeichniss der zur Aufhebung gelangenden Tarife und Nachträge,
2. Frachtsätze für den Klassengutverkehr,
3. Frachtsätze für Ausnahmetarife gültig im Kartirungswege.
4. Frachtsätze für die Ausnahmetarife gültig im Rückvergütungswege für den Verkehr mit Hamburg.

Wien, den 16. Dezember 1890. (2817)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Einführung des Nachtrages I zum Lokaltarife. Mit 1. Januar 1891 gelangt Nachtrag I zu dem seit 1. Juli 1890 gültigen Lokaltarife zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen der Bestimmungen der Waarenklassifikation und der Gebührenberechnungstabellen, ferner Berichtigungen einiger Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2; die berichtigten Frachtsätze treten mit 1. Februar 1891 in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion in Wien, bei der Betriebsdirektion in Budapest und bei den gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 15 kr. pro Stück zu erhalten.

Wien, den 16. Dezember 1890. (2818)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn. Mori-Arco-Riva am Gardasee. Tarif und Antheilstabelle für den direkten Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten, dann für direkte Abfertigung von Civil-Reisegepäck und Hunden als Gepäck zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Station Meran der K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn einerseits und den Stationen Arco und Riva der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee andererseits in Kraft.

Wien, am 12. Dezember 1890. (2819)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra - Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember d. Js. fälligen Zinsabschnitte unserer 4% Prioritätsanleihe I. Em., Abschnitt 14, dann unserer 4% Anleihe vom 1. Januar 1886 — Abschnitt 10 —, ferner unserer $3^1/_2$% Prioritätsanleihe III. Em. — Abschnitt 5 — und endlich unserer $3^1/_2$% Prioritätsanleihe IV. Em. — Abschnitt 1 — erfolgt ausser durch unsere Hauptkasse hier und durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank allhier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a/M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

Gleichzeitig bemerken wir wiederholt, dass von unserer $4^1/_2$% Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885

2 Stück Abth. B. 2265 und 2363,
2 „ „ C. 5160 und 8076

zur Einlösung noch nicht präsentirt sind.

Meiningen, den 13. Dezember 1890. (2820)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

---

7. Verdingungen.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Lieferung von Stahlschienen. Die Generaldirektion hat die Lieferung von 1000 Stück Weichenzungenschienen zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserem bautechnischen Büreau zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen abgegeben.

Lieferungsangebote mit Angabe der Liefertermine sind schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift „Angebot auf Schienenlieferung“ versehen, längstens bis

Dienstag, den 23. Dezember d. J.,
Mittags 12 Uhr

bei dem Sekretariat der Generaldirektion einzureichen. An demselben Tage Nachmittags 4 Uhr findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 9. Dezember 1890. (2821)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 101. 1890.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW., Ritterstr. 85

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Dezember 1890.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 31. d. Mts.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Dezember 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Revision des Vereinsreglements auf Grund des Internationalen Uebereinkommens.

II.

Der Verein hat sich unseres Erachtens auf einen durchaus praktischen Standpunkt gestellt: er will sein auf Privatvertrag beruhendes Recht dem auf Staatsvertrag beruhenden Rechte des Uebereinkommens schleunigst anpassen. Sofern dies so rechtzeitig geschieht, dass die neuen Vereinsbestimmungen zugleich mit dem Inkrafttreten des Uebereinkommens wirksam werden und damit — wie bisher — eine wesentliche Einheitlichkeit jener Bestimmungen, insbesondere des Betriebsreglements der am Verein betheiligten Bahnen bezw. Staaten Hand in Hand geht, werden alle Bedenken und Streitfragen, welche sich aus der Verschiedenheit des Vereinsrechts von den Bestimmungen des Uebereinkommens ergeben, von selbst hinfällig. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass von allen zweifelhaften Versuchen einer „Verbesserung" des Uebereinkommens abgesehen wird und dass für den Vereinsverkehr als wünschenswerth erachtete Ergänzungen desselben keine Bestimmungen enthalten, welche als ihm widersprechend angefochten werden könnten.

Allerdings dürfen die Bedenken über die Zulässigkeit gewisser reglementarischer und tarifarischer Bestimmungen unseres Erachtens auch nicht zu weit getrieben werden. Insbesondere würde es uns ungerechtfertigt erscheinen, wenn man den Begriff der dem Uebereinkommen unterworfenen „Güter" weiter ausdehnen wollte, als dies durch die Bestimmungen des Art. 1 vorgesehen ist. Indem dieser Artikel die Beförderung auf Grund eines (durchgehenden) Frachtbriefes zur Vorbedingung der Anwendbarkeit des Uebereinkommens macht, schliesst er davon nicht nur das Reisegepäck, sondern auch alle andere Beförderungsarten aus, welche in ähnlicher Weise mit dem Personenverkehr genau zusammenhängen. Es wäre deshalb ungerechtfertigt, wenn man den Transport von Thieren sowie denjenigen von Equipagen und anderen Fahrzeugen unter allen Umständen als dem Rechte des Uebereinkommens unterworfen betrachten wollte. Letzteres ist vielmehr unseres Dafürhaltens nur dann der Fall, wenn diese Gegenstände auf Grund eines Frachtbriefes befördert

werden. Es steht aber durchaus nichts im Wege, nach wie vor durch tarifarische oder reglementarische Vorschrift die Beförderung solcher Gegenstände auf Transportschein oder ein ähnliches Begleitpapier, welches sie als Anhänge des Personentransports kennzeichnet, zuzulassen oder anzuordnen. Selbstverständlich darf dies nicht zur Umgehung der Vorschriften des Uebereinkommens, etwa lediglich zu dem Zwecke geschehen, die betreffenden Sendungen der Herrschaft des letzteren zu entziehen. Derartige Missbräuche würden, wo nicht durch das eigene Interesse der Verwaltungen, sicher durch die Aufsichtsbehörden verhütet werden.

Andererseits verkennen wir nicht, dass die Einführung des neuen internationalen Rechts im Vereinsgebiete, wie jede eingreifende Neuerung, gewisse Unbequemlichkeiten, selbst Härten im Gefolge hat, welche beim besten Willen schwer zu vermeiden sind. Solche Schwierigkeiten erwachsen namentlich aus dem Umstand, dass es Bahnen gibt, welche dem Verein angehören, ohne dem Uebereinkommen unterworfen zu sein. (Vgl. unter I Anm. 2.) Die hieraus zu befürchtenden Unzuträglichkeiten werden sich allerdings der Hauptsache nach dadurch verhüten lassen, dass das künftige Vereinsrecht sich möglichst genau an die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens anschliesst und das letztere dadurch im ganzen Vereinsgebiete ohne Ausnahme thatsächliche Geltung erlangt. Indess werden sich gewisse Differenzpunkte, insolange nicht sämmtliche Vereinsbahnen dem Uebereinkommen formell beigetreten sind, schwer beseitigen lassen. So wird es namentlich nicht angängig sein, im Vereinsverkehr mit den erwähnten Bahnen den durch das Uebereinkommen vorgesehenen direkten Frachtbrief anzuwenden. Beispielsweise würde der Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien in Zukunft nicht auf einen durchgehenden Frachtbrief bewirkt werden können, da die Beförderung zwischen Deutschland und der Ungarisch-Rumänischen Grenze dem Rechte des Uebereinkommens untersteht, welches an letzterer Stelle das Ende seiner Anwendbarkeit findet. Dagegen würden die Bestimmungen des Uebereinkommens nicht hindern, eine Sendung zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien auf durchgehenden Frachtbrief zu befördern, welcher allerdings ein anderer sein müsste, als der durch das Uebereinkommen für das Geltungsgebiet des letzteren vorgeschriebene.

Es ist zu hoffen, dass es dem Ausschusse für den Vereinsgüterverkehr gelingen wird, für diese Frage, wie überhaupt für die Konformirung des Vereinsrechts mit demjenigen des Uebereinkommens, eine glückliche Lösung zu finden. Er wird dabei sicher mit der so oft bethätigten Umsicht seines Amtes walten, ohne dass es dazu irgend welcher Rathschläge von Aussen bedürfte. Auch wir würden geschwiegen haben, wenn es nicht gälte Einflüssen entgegenzutreten, welche sich in einer der Sache durchaus nicht förderlichen Richtung geltend zu machen suchen. Vor allem möchten wir die Andeutung, als ob es — abgesehen von dem im § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen erwähnten Spezialfalle — angängig oder auch nur denkbar wäre, dass einzelne der am Uebereinkommen betheiligten Staaten innerhalb des Gebietes des letzteren durch Separatverträge ein besonderes Recht schaffen, energisch zurückweisen. Auch von den Berner Abmachungen gilt das Wort: sint ut sunt, aut non sint! *Ω*

Durchgehende Bremsen bei Güterzügen.

Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands schreibt im § 12 unter Nr. 7 vor, dass die mit mehr als 60 km Geschwindigkeit in der Stunde oder 1000 m in der Minute fahrenden Personenzüge mit durchgehenden Bremsen d. h. solchen Bremsen versehen sein müssen, welche gleichzeitig vom Lokomotivführerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden können. Die Betriebssicherheit ist zweifellos durch diese Vorschrift wesentlich erhöht worden, denn es ist von unschätzbarem Vortheil, dass der Lokomotivführer, sobald er ein Hinderniss oder eine andere Gefahr für den Zug bemerkt, diesen ganz unabhängig von dem Fahrpersonal und ohne die Abgabe irgend eines Signals zum Stillstande bringen kann. Einem angenehmen Gefühl von Sicherheit kann sich auch jeder Reisende eines schnellfahrenden Zuges hingeben; weiss er doch, dass es bei vorliegender Gefahr seinerseits nur der Umlegung eines kleinen Hebels bedarf, um den Zug in kurzer Zeit zum Halten zu bringen. Der betreffende Reisende wird von den Zugbeamten aufgesucht, hat also nicht einmal nöthig, dieselben zu sich heranzurufen, braucht demnach nicht zu fürchten, dass sich niemand um ihn kümmern werde, wenn er nicht imstande ist, zu rufen oder zu winken. Die gesammte Bremseinrichtung muss sich natürlich in gutem Zustande befinden, wenn die erwähnten Vortheile nicht illusorisch werden sollen. Glücklicherweise gehört ein Versagen zu den Seltenheiten, ausgeschlossen ist dasselbe leider nicht, wie der vor kurzem bei Einfahrt eines Personenzuges in den Anhalter Bahnhof zu Berlin vorgekommene Fall beweist (vgl. Nr. 81 d. Ztg.). Vom betriebstechnischen Standpunkte aus muss hervorgehoben werden, dass die Einführung der durchgehenden Bremse nach den Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements gewisse Unbequemlichkeiten im Gefolge hat, welche auch von dem Publikum zuweilen recht unangenehm empfunden werden. Es ist dies die Einschränkung der Vieh- und Eilgutbeförderung bei den mit mehr als 60 km Geschwindigkeit verkehrenden Personenzügen. Diese Beförderung kann selbstverständlich nur in dem Umfange aufrecht erhalten werden, als mit den Einrichtungen der durchgehenden Bremse ausgerüstete Güterwagen bezw. lose Leitungen zur Verfügung stehen. Stehen diese nicht mehr zu Gebote d. h. haben die vorhandenen Bestände bereits Verwendung gefunden, dann können derartige Sendungen mit dem Personenzuge keine Beförderung finden und müssen bis zu einer günstigeren Gelegenheit bezw. einem geeigneten späteren Zuge zurückbleiben. Bei Vieh- und leicht verderblichen Eilgutsendungen kann eine derartige Verzögerung ganz erhebliche Nachtheile hervorrufen, wie die fast täglich einlaufenden Beschwerden dies zur Genüge beweisen. Ein Radikalmittel würde vielleicht das sein, die Beförderung von Vieh und Eilgut mit Personenzügen, welche die durchgehende Bremse führen, gänzlich zu verbieten. Es würde dies zwar einen Sturm der Entrüstung hervorrufen, wie er immer einzutreten pflegt, wenn jemand es wagt, an einer alten Gewohnheit zu rütteln, mag dieselbe auch noch so sehr der Beseitigung bedürfen. In dem hier erwähnten Falle würde man dem Widerstande der betheiligten Kreise eine gewisse Berechtigung nicht absprechen können, denn die Eisenbahnverwaltungen würden nicht in der Lage sein, für das Entzogene einen den Interessen beider Theile entsprechenden Ersatz zu bieten, es sei denn, dass hinter einem jeden zur Eilgutbeförderung benutzten Personenzuge ein schnellfahrender Güterzug — Eilgüterzug — eingelegt würde. Dass dies der hohen Kosten wegen nicht ausführbar ist, wird auch jedem Fernstehenden einleuchten.

Wenn in Anbetracht dieser Umstände auch der Wunsch nahe liegt, die Fahrgeschwindigkeitsgrenze, hinter welcher die durchgehende Bremse Verwendung finden muss, möge etwas höher gerückt werden, vielleicht auf 65 oder 70 km Geschwindigkeit, so muss derselbe doch gegen die alles andere überwiegende Betriebssicherheit zurücktreten. Die auf letztere sich gründenden Vortheile sind so bedeutend, dass die Frage gerechtfertigt erscheint, ob es nicht empfehlenswerth sei, die durchgehende Bremse allgemein, also auch bei den Güterzügen einzuführen, um so mehr, als derartige weitgehende Einrichtungen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits bestehen.

Es müssen schon gewichtige Gründe sein, welche den Amerikaner bei seinen bekannten Charaktereigenschaften ver-

anlassen, zu einer so einschneidenden und vor allen Dingen kostspieligen Maassregel zu greifen, auf reine Menschenfreundlichkeit sind dieselben sicherlich nicht zurückzuführen. Den Mittheilungen eines Fachmannes über diesen Gegenstand entnehmen wir folgendes: Den Anfang mit der Einführung durchgehender Bremsen bei den Güterzügen machte vor nahezu 10 Jahren eine schmalspurige Eisenbahn, welche für einen Versuch in dieser Richtung besonders geeignet erschien, da sie auf einen Wagendurchgang bei den in ihrer Umgebung befindlichen breitspurigen Bahnen keine Rücksicht zu nehmen hatte. Diesem Vorgange folgten bald andere kleine Bahnen, deren einfache Betriebseinrichtungen Schwierigkeiten in erheblichem Umfange nicht boten, bis denn auch einzelne der grossen westlich von den gewaltigen Strömen Mississippi und Missouri befindlichen Ueberlandbahnen diesem Beispiel folgten. Die auf diesen Linien mit der neuen Einrichtung gesammelten günstigen Erfahrungen veranlassten nun auch in den letzten beiden Jahren die Betriebsleiter einiger östlich der beiden genannten Ströme gelegenen Bahnen, zu einer immer ausgedehnteren Einführung der schnellwirkenden Westinghouse-Luftdruckbremse zu schreiten, nachdem die durch den stattfindenden lebhaften Wagenaustausch anfänglich verursachten Bedenken geschwunden waren.

Eine weitere Ausdehnung gewann die durchgehende Bremse durch die Aufmerksamkeit, welche ihr die staatlichen Behörden im Interesse des Zugpersonals und der Betriebssicherheit an und für sich schenkten. Wie nöthig es nach unseren Begriffen von Betriebssicherheit war, eine Verbesserung vorzunehmen, erhellt aus folgenden Zahlen der Unfallstatistik für das Jahr 1889. Auf die einzelnen Klassen der Angestellten bei den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten entfielen:

	Tödtungen	Verletzungen
a) beim Zugpersonal	0,86 %	8,23 %
b) bei den Weichenstellern usw.	0,69 „	6,46 „
c) bei anderen Angestellten	0,10 „	1,22 „
d) bei den nicht klassifizirten Angestellten	0,17 „	1,32 „
auf alle Angestellten	0,28 „	2,84 „

Das Zugpersonal ist hiernach ganz besonders gefährdet, wie die hohe Zahl von Tödtungen und Verletzungen beweist, welche man jedoch durch die Einführung selbstthätiger Kuppelungen und der Luftdruckbremse erheblich zu verringern hofft. Die Statistik weist allein 558 Tödtungen und 2 307 Verletzungen auf, welche durch Herabfallen von dem Zuge, Anstossen an Bauwerke usw. entstanden sind, was vornehmlich auf das zum Bedienen der Handbremsen nöthige Begehen der Wagendecken bei den Güterzügen zurückgeführt wird. Es klingt dies zwar sehr auffällig, jedoch müssen eigenartige Verhältnisse vorliegen, die beim Bedienen der Bremse das Betreten der Wagendecken bedingen, da eine der Anfragen, welche auf Veranlassung der im März v. J. in Washington tagenden Versammlung der Eisenbahnkommissare aller Staaten durch die zwischenstaatliche Verkehrsbehörde an eine grosse Zahl von Interessenten gerichtet wurde, folgenden Wortlaut hatte: „Welche Fortschritte sind in dem Gebrauch der Güterzugbremse gemacht, und sind diese Fortschritte als ein Mittel der grösseren Sicherheit des Zugpersonals zufriedenstellend? In welcher Ausdehnung werden Güterzüge befördert, bei welcher die Bremser nicht über die Wagendecken zu gehen haben?“

Die hierauf ergangenen Antworten sollen ergeben haben, dass die Anwendung der neuen Bremse in manchen Staaten nur einen sehr geringen Umfang aufzuweisen hatte, was an maassgebender Stelle Veranlassung gab, dem Bundeskongress und den gesetzgebenden Körperschaften der einzelnen Staaten die zwangsweise Einführung von Sicherheitsvorrichtungen im Eisenbahnbetriebe zu empfehlen. Es sind auch besondere Gesetzesanträge eingebracht, welche die beschleunigte Ausrüstung sämmtlicher Wagen auf allen Bahnen mit selbstthätiger Kuppelung und Luftdruckbremse bezwecken. Dem einen zufolge sollen bis 1. Januar 1893 alle dem zwischenstaatlichen Verkehr dienenden Güterzüge entsprechend ausgerüstet sein und soll jede Eisenbahn, welche ihr eigenes Betriebsmaterial mit den vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen versehen hat, das Recht besitzen, den Uebergang der nicht in dieser Weise ausgerüsteten Wagen anderer Bahnlinien zu verweigern.

Hierbei ist in der That zu bewundern, dass diesen Bestrebungen so wenig Widerstand entgegen gebracht worden ist. Es ist dies nur dadurch erklärlich, dass die einzelnen Eisenbahngesellschaften sich von der Einführung der durchgehenden Bremse noch weitere schwerwiegende Vortheile versprechen, als lediglich die grössere Sicherheit der Angestellten, für welche sie die grossen Geldopfer schwerlich gutwillig bringen würden.

Als derartige Vortheile will man schon jetzt erkennen oder aber nach ausgedehnter Einführung der neuen Bremse erwarten:

1. Eine Verringerung der Reparaturkosten, obwohl die Anzahl derjenigen Theile erhöht wird, welche zu Reparaturen Veranlassung geben können. Es wird angenommen, dass bei gleichzeitiger Verwendung der Luftdruckbremse und der selbstthätigen Kuppelung die auf eine ungleichmässige Wirkung der alten Bremse sowie auf die meist schlaffe Kuppelung der älteren Konstruktion zurückzuführenden schädlichen Einflüsse und Wirkungen wesentlich vermindert werden, die Bewegung der Züge gleichmässiger und ruhiger erfolgt. Nachweislich entfällt ein sehr hoher Prozentsatz der Reparaturkosten für das rollende Material auf das Anhalten und Anfahren sowie das Rangiren der Züge.

2. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge mit Rücksicht auf die neuen, straff gespannten Kuppelungen und die verstärkten Tragfedern in Verbindung mit der durchgehenden Bremse.

3. Bei Anwendung einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit eine bessere Nutzbarmachung der lebendigen Kraft des Zuges bei abwechselnd steigender und fallender Gradiente, ferner eine grössere Leistungsfähigkeit der Bahnlinien durch Vermeidung einer Anzahl Ueberholungen und eine bessere Ausnutzung der Güterwagen.

4. Die Begünstigung einer Vermehrung des Zuggewichtes dadurch, dass der Lokomotivführer mit Hilfe der neuen Bremse den Zug mehr in seiner Gewalt hat und dadurch, dass eine gleichmässige, straffe Kuppelung vorhanden ist.

Hinsichtlich der Bildung des Zuges wird es während der Uebergangszeit als nicht schwierig angesehen, den Zug so zusammenzustellen, dass die Wagen mit Luftdruckbremse sämmtlich hinter der Maschine stehen und ihnen die Wagen mit Handbremse und ohne Bremsvorrichtung folgen. Das Personal soll sich da, wo die durchgehende Bremse bereits eingeführt ist, an die beschriebene Zusammenstellung der Züge bald gewöhnt haben. Die Erfahrung soll auch gelehrt haben, dass der Lokomotivführer einen Zug von 30 Wagen, unter welchen sich 6 Wagen mit Luftdruckbremse befinden, genügend in seiner Gewalt habe und denselben sicherer befördern könne, als wenn in demselben Zuge ausschliesslich Handbremsen vorhanden wären.

Auf den Uebergangsstationen werden die mit Luftdruckbremse ausgerüsteten Wagen, welche auf die Nachbarbahn übergehen sollen, durch Wageninspektoren einer Prüfung unterzogen. Man will festgestellt haben, dass ein Wagen bis zu 6 Monaten laufen könne, ohne eine weitere Beaufsichtigung und Behandlung der Bremstheile zu erfordern, als ein zeitweiliges Schmieren der Bremscylinder. Auch soll der Uebergang derartiger Wagen auf fremde Bahnen, welche diese Einrichtung noch nicht besitzen, keine Unzuträglichkeiten oder doch nicht solche von Belang mit sich bringen, da die Behandlung der Bremse eine sehr einfache und die Kenntniss ihrer Wirkungsweise durch den Gebrauch bei den Personenzügen eine ausgedehnte sei.

Nach der Meinung einer grösseren Anzahl Amerikanischer Fachleute soll in nicht zu ferner Zeit aus eigenem Antriebe

und unter dem Einfluss gesetzlicher Bestimmungen der grösste Theil der im Durchgangsverkehr zur Verwendung gelangenden Güterwagen mit der durchgehenden Bremse ausgerüstet sein.

Soweit die erwähnten Vortheile der Einrichtung, welche theils erzielt sind, theils erhofft werden.

Unerwähnt gelassen, aber wohl im Auge behalten dürfte der Vortheil der Personalersparniss sein, von dem man sicher annehmen kann, dass er für die grossen und in ihren Gebieten ungemein mächtigen Amerikanischen Eisenbahngesellschaften bestimmend gewesen ist, der kostspieligen Einrichtung durchgehender Bremsen bei den Güterzügen energischen Widerstand nicht entgegenzusetzen. Besonders angenehm wird es den grossen Ueberlandbahnen sein, deren Züge meilenweite Strecken durcheilen ohne anzuhalten, wenn sie nur kleine Fahrkorps für ihre Güterzüge bereit zu halten brauchen. Dieselben genügen zur Hilfeleistung bei den Zugabfertigungen auf den kleineren Stationen; auf den grösseren ist das erforderliche Personal meistens vorhanden. Warum sollten sich die Gesellschaften diesen Vortheil auch nicht verschaffen? Es ist nicht zu verkennen, dass die wirklichen Leistungen der Fahrbeamten auf den Strecken, welche eine dichte Stationslage nicht aufzuweisen haben, nur geringe sind. Die Möglichkeit, den Betrieb mit geringem Personal in vollem Umfange aufrecht erhalten zu können, wird nicht wenig zur Beruhigung der mit der Leitung desselben betrauten Personen beitragen, wenn sie mit den Verlegenheiten eines unter Amerikanischen Verhältnissen nur zu leicht eintretenden Strikes zu kämpfen haben. Auch sind die Zeiten vorüber, wo ein zahlreiches und bis an die Zähne bewaffnetes Begleitpersonal zum Schutze des ihm anvertrauten Gutes gegen räuberische Ueberfälle unbedingt erforderlich war, womit nicht gesagt sein soll, dass nicht ab und zu auf einer diesem Zwecke besonders günstigen Linie ein „ausserfahrplanmässiges“ Anhalten eines Zuges auf freier Strecke stattfände, um denselben einer Revision zu unterwerfen und von gewissem Inhalt zu entlasten. Aber auch derartige vereinzelt dastehende Vorkommnisse wird man hoffentlich bald als der „guten alten Zeit“ angehörig bezeichnen können.

Vergleichen wir nun einmal die Amerikanischen Verhältnisse, welche die Einführung der durchgehenden Bremse bei den Güterzügen erwünscht oder gar geboten erscheinen lassen, mit den hier zu Lande herrschenden und prüfen wir die drüben erwarteten Vortheile auf die Gestalt hin, welche sie voraussichtlich bei uns annehmen würden.

Was zunächst die Verminderung der Tödtungen und Verletzungen des Fahrpersonals durch Herabfallen vom Zuge, Anstossen an Bauwerke und insbesondere durch das für die Bedienung der Handbremsen erforderliche Begehen der Wagendecken betrifft, so kann glücklicherweise gesagt werden, dass derartige Unfälle im Gebiete der Vereinsverwaltungen verhältnissmässig sehr selten vorkommen. Namentlich gilt dies für die der Güterbeförderung dienenden Züge, denn das Personal hat bei diesen während der Fahrt nur mit der Bedienung der Bremsen zu thun, ist mithin durch seine dienstlichen Verrichtungen grösseren Gefahren nicht ausgesetzt. Anders verhält sich die Sache bei den der Personenbeförderung dienenden Zügen, bei welchen das Prüfen, Durchlochen und Abnehmen der Fahrkarten des Zeitmangels wegen vielfach noch während der Fahrt stattfinden muss. Auch bedingen manche andere Verpflichtungen ein häufigeres Hin- und Hergehen auf den Trittbrettern, soweit nicht Interkommunikationswagen in den Zug eingestellt sind. Hierbei sind die Zugbeamten natürlich grossen Gefahren ausgesetzt und obwohl man denselben die Stellen genau angegeben hat, an welchen eine Bewegung auf dem Trittbrett mit besonderer Gefahr verbunden oder geradezu verboten ist, so kommen hin und wieder doch Unglücksfälle vor. Hieran ändert auch die Luftdruckbremse nichts. Demnach sind also die Gefahren bei den Güterzügen weit geringer als bei den Personenzügen; ausserdem ist ein Begehen der Wagendecken beim Bedienen der Bremsen in den Güterzügen hier zu Lande gar nicht erforderlich. Die Vermehrung der Sicherheit des Fahrpersonals bei den Güterzügen durch die Einführung der Luftdruckbremse ist für uns demnach belanglos.

An eine Verringerung der Reparaturkosten ist gar nicht zu denken. Neben der durchgehenden Bremse würde die Beibehaltung der Handbremse unbedingt erforderlich sein, damit diese in Thätigkeit treten kann, wenn die andere den Dienst versagt. Durch das Vorhandensein einer doppelten Bremskonstruktion erhöht sich natürlich die Zahl der Bremstheile und somit auch der Defekte, was eine Vermehrung der Unterhaltungs- bezw. Reparaturkosten verursacht.

Die natürliche Folge einer Vermehrung der Defekte ist eine Erhöhung des Reparaturstandes der Güterwagen, die in den Zeiten des stärkeren Verkehrs sehr unangenehm bemerkbar werden würde. In den Werkstätten hält sich rollendes Material gerade zur Genüge und lange genug auf, eine weitere Steigerung muss daher im Interesse der Verkehrsbewältigung als durchaus unerwünscht bezeichnet werden.

Eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit aus den oben angeführten Gründen ist für unsere Verhältnisse nicht zu erwarten, weil die Güterzüge meistens die zulässige Belastung haben, durch welche die Anwendung einer grösseren Geschwindigkeit mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ausgeschlossen ist. Auch darf nicht unerwähnt gelassen werden, dass straff angespannte Kuppelungen den Widerstand des Zuges wesentlich erhöhen, zumal beim Durchfahren der Krümmungen und beim Anfahren. Bei unserer dichteren Stationsfolge gegenüber der auf den Amerikanischen Bahnen ist das Anfahren ein besonders wichtiger Faktor für die Festsetzung der Leistungen einer Lokomotive sowie der zu diesen erforderlichen Zeit.

Die lebendige Kraft des Zuges bei abwechselnd steigender und fallender Gradiente macht sich bei uns auch jetzt schon jeder Lokomotivführer zu nutze, denn es ist für ihn eine günstige Gelegenheit, seine Kohlenprämien zu erhöhen. Der hierdurch dem Führer wie der Eisenbahnverwaltung gebotene Vortheil ist demnach nicht neu.

Da die Lokomotiven meistens bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angespannt werden, tritt auch der Vortheil zurück, der darin bestehen soll, dass die durchgehende Bremse eine Vermehrung des Zuggewichtes begünstige. Einer solchen Vermehrung ist die straffe Kuppelung aber nur hinderlich, wie schon weiter oben angegeben wurde.

Ueber die Bildung der Züge ist zu sagen, dass es unsere Betriebsverhältnisse gar nicht zulassen, die mit durchgehender Bremse ausgerüsteten Wagen im Zusammenhange hinter der Lokomotive aufzustellen und ihnen die Wagen mit abweichender Bremseinrichtung bezw. ohne Bremse folgen zu lassen, weil die vielfachen Verzweigungen unseres Eisenbahnnetzes und die Theilung des Verkehrs auf allen Uebergangsstationen die gruppenweise Zusammenstellung der Güterzüge bedingen. Bei einer derartigen Maassregel würden die Rangirarbeiten auf allen Stationen bedeutend vermehrt werden und würde der Zug dadurch weit später sein Ziel erreichen. Ausserdem würde die Gefahr, dass der hintere Theil des Zuges beim Bremsen auf die vorderen Wagen heftig aufstiesse, wesentlich erhöht werden. Auch wenn sämmtliche Güterwagen die neue Bremseinrichtung führten, würde das Zusammenstellen des Zuges und das Rangiren auf jeder Station wegen des mit der Luftdruckbremse verbundenen Zusammenkuppelns der Schläuche, Oeffnens der Hähne usw. weit mehr Zeit als jetzt in Anspruch nehmen.

Ein wirklicher Vortheil würde nur darin liegen, dass der Lokomotivführer beim Hinabfahren starker und langer Gefälle sowie beim Einfahren in den Bahnhof den Zug — sofern die ganze Einrichtung tadellos funktionirt — besser in seiner Gewalt hat und unabhängig von dem Fahrpersonal zum Halten bringen kann. Hierbei ist Voraussetzung, dass durch internationale Vereinigung sämmtliche mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen mit der Einrichtung der Luftdruckbremse gleichzeitig vorgehen.

Eine Personalersparniss würde, da beide Bremseinrichtungen neben einander vorhanden sein müssen, bei uns nicht eintreten, denn es müssten, auser dem Bremswärter so viele Beamte den Zug begleiten, dass die Handbremse beim Versagen der Luftdruckbremse sofort vorschriftsmässig bedient werden könnte. Ein Versagen der Luftdruckbremse dürfte bei langen Zügen und im Winter keineswegs zu den Seltenheiten gehören. Ausserdem muss das Zugpersonal auf den Stationen mit zur Abfertigung der Güterzüge herangezogen werden, da den Stationen selbst die erforderlichen Arbeitskräfte nicht zur Verfügung stehen, für welche ausserhalb der Zeit der Zugabfertigungen auch nicht die nöthige Beschäftigung vorliegen würde.

Es würde also nur der erwähnte eine Vortheil erreicht werden, aber mit welchen Kosten! Eine überschlägliche Berechnung hat ergeben, dass die Ausrüstuug des gesammten Güterwagenparks und der Lokomotiven eines preussischen Direktionsbezirks, der nicht zu den grössten gehört, rund 5 000 000 ℳ kosten würde. Das würde für die 11 Preussischen Direktionen ein Kapital von 55 000 000 ℳ ausmachen. Dazu kommen die jährlichen Unterhaltungskosten, die nach den bei den Personenzügen — soweit dieselben die Luftdruckbremse führen — gesammelten Erfahrungen keineswegs gering zu veranschlagen sind.

Nach alledem wird man sich bei uns zu der Einführung der durchgehenden Bremse bei den Güterzügen schwerlich entschliessen, da ein Bedürfniss dazu nicht vorliegt und die eintretende Verbesserung der Betriebseinrichtungen, soweit von einer solchen überhaupt die Rede sein kann, mit den erwachsenden Kosten nicht in Einklang gebracht werden kann.

Zu erwägen möchte vielleicht sein, ob zweckmässig so viele Güterwagen und die eigentlichen Viehwagen mit den Einrichtungen der Luftdruckbremse zu versehen wären, um mit dieser die vorhandenen Eilgüterzüge und die Viehzüge zu fahren. Diese Einrichtung würde zwar die so sehr erwünschte Zulässung einer grösseren Geschwindigkeit der Eilgüterzüge begünstigen, für diese aber nicht Bedingung sein. Wenn Personenzüge bis zu 60 km Geschwindigkeit in der Stunde befördert werden dürfen, ohne dass dieselben mit durchgehender Bremse versehen sein müssen, so ist dies bei den Eilgüterzügen schon längst zulässig. Für diese ist eine hohe Geschwindigkeit und eine prompte Beförderung unbedingt erforderlich, wenn sie ihren Zweck nicht verfehlen sollen. Weshalb also den Betrieb bei diesen Zügen unnöthig erschweren? Bei Einführung der Luftdruckbremse würden die Aufenthalte auf den Stationen weit reichlicher bemessen werden müssen und würde hierdurch ein erheblicher Theil der infolge einer höheren Geschwindigkeit erzielten Zeitersparniss wieder verloren gehen. Man kann deshalb auch betreffs dieser Züge sagen, dass die Einführung der durchgehenden Bremse weder für das Publikum noch für die Eisenbahnverwaltungen vortheilbringend sein würde. K. II.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5370 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den V. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 5410 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn. Begleitschreiben zum Protokoll der am 11./12. Dezember d. J. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 19. März 1891 in Triest stattfinden) (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen und Unfälle im Monat Oktober d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Oktober d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 35 950,48 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 449 Schnellzüge, 2 864 Personenzüge und 458 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 771. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 263 012 Zugkm bezw. 286 374 960 Achskm. Von den Verspätungen wurden 1 612 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 3 159 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 221,48 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 11,03 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 2 506 Anschlüsse versäumt (gegen 1 982 in demselben Monat des Vorjahres und 2 238 im Vormonat). Bei 5 Bahnen sind Zugverspätungen und Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugbezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, die Main-Neckarbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche infolge Ueberschwemmung der Geleise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesem Grunde sind 4 Züge ausgefallen.

Nach der ebenfalls vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Oktober d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 10 Entgleisungen und 7 Zusammenstösse auf freier Bahn, 16 Entgleisungen und 34 Zusammenstösse in Stationen und 236 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 267 Personen verunglückt, sowie 91 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 200 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, je eine Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau und Bromberg, sowie auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, je eine Verletzung auf die Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.), zu Erfurt und zu Köln (linksrh.). Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 36 getödtet und 173 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 4 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 18 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 45 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 32 272,05 km Betriebslänge und 995 334 761 geförderten Achskilometern) 282 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.), auf der Main-Neckarbahn und in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529,33 km Betriebs-

länge und 33 136 954 geförderten Achskilometern) 21 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Weimar-Geraer Eisenbahn, auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 20. d. Mts. ist die 14,74 km lange Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben.

Der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahn beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4 m festem Randstand verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 9 000 kg Bruttolast auf die Achse nicht übergehen.

Die Haltestellen Ebnath, Brand i. F., Unterlind und die Endstation Fichtelberg sind für Güterabfertigung eingerichtet. Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur. Eine direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung nach den Stationen anderer Bahnlinien und umgekehrt findet nicht statt.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die Station Nowawes-Neuendorf ist am 20. d. Mts. auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet worden.

Direktionsbezirk Berlin: Betriebs- (Kilometer-) Stationirung der Bahnstrecke Reppen-Zielenzig.

Nach der von Frankfurt a. O. aus durchgeführten Neustationirung der Bahnstrecke Reppen-Zielenzig liegt Bahnhof Reppen in km 21,22 (= 220,47 der Breslau-Stettiner Bahn), Haltepunkt Klein-Lübbichow in km 27,59, Bahnhof Drossen in km 33,74, Haltestelle Schmagorei in km 43,04 und Bahnhof Zielenzig in km 51,50. Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen betragen danach 6,37, bezw. 6,15, bezw. 9,30, bezw. 6,46 km, die Länge der Gesammtstrecke = 30,28 km.

Ausgleichung von Schuld- und Guthabenbeträgen verschiedener Bahnen.

Die Schuld- und Guthabenbeträge der Prignitzer Eisenbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, der Neuhaldensleber Eisenbahn und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn sind fortan nicht mehr durch die Vereinsabrechnungsstelle, sondern lediglich in Baar durch Vermittelung der Hauptkasse der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) zu Berlin, Gressbeerenstrasse Nr. 88, auszugleichen.

Nord-Ostseekanal: Stand der Bauten.

Der dem Reichstag zugegangenen Denkschrift über den Bau des Nord-Ostseekanals ist folgendes zu entnehmen: Der für Herstellung des Kanals erforderliche Grund und Boden ist erworben. Bis zum 1. Oktober d. Js. sind von den im Ganzen zu fördernden 77 Millionen Kubikmeter Erde rund 23 Millionen gefördert worden. Die Schleusenbauten an der Elbe und an der Ostsee, sowie die Arbeiten und Lieferungen zum Bau einer festen Brücke bei Grünthal, welche bestimmt ist, die Westholsteinische Eisenbahn über den Kanal zu führen, sind vergeben worden. An dem Entwurf für die Schleuse bei Rendsburg zum Abschluss gegen die Eider wird noch gearbeitet. Ebenso sind die Entwürfe für die zur Ueberführung der Holsteinischen Marschbahn, der Schleswigschen und der Kiel-Flensburger Eisenbahn bei Taterphal, Rendsburg und Alt-Wittenbek anzulegenden Drehbrücken, sowie der zweiten Drehbrücke bei Rendsburg für den Chausseeverkehr vom Süden noch in der Bearbeitung begriffen. An der ganzen Kanalstrecke sind die später für die Kanalbetriebsverwaltung erforderlichen Dienstgebäude bereits überall da errichtet worden, wo ihre Lage sich schon jetzt bestimmen liess. In denselben sind gegenwärtig meist Baubeamte untergebracht worden. Der Kaiserlichen Kanalkommission in Kiel gehören ausser dem Vorsitzenden, dem Geheimen Regierungsrath Löwe und dem technischen Mitdirigenten, dem Geheimen Baurath Fülscher, zwei Preussische Beamte, ein Württembergischer Baurath und als Justitiar ein Preussischer Regierungsrath an. Als Hilfskräfte der Kommission werden ein Preussischer Regierungsbaumeister, ein Preussischer Gerichtsassessor und ein Arzt der Marine herangezogen. Den 4 Bauämtern in Brunsbüttelhafen, Burg i. D., Rendsburg und Kiel stehen 3 Preussische Bauinspektoren und 1 Bayerischer Bauamtmann vor. Als Abtheilungsbaumeister in dem technischen Büreau der Kanalkommission sowie an den einzelnen Baustrecken und besonderen Bauanlagen werden beschäftigt: 3 Preussische Bauinspektoren, 2 Bayerische Bauamtsassessoren, 27 Preussische, 2 Württembergische und 1 Sächsischer Regierungsbaumeister. Mit dem Büreau- und Unterpersonal, dem Personal an Baggermeistern, Schiffsführern, Maschinisten usw. umfasst die Kanalbauverwaltung einen Bestand von 216 Personen. Am 1. Oktober d. J. waren beim Kanalbau beschäftigt 7 074 Arbeiter.

Postverkehr im Jahre 1889.

Nach der Poststatistik betrug die Gesammtstückzahl der durch die Post beförderten Sendungen im Jahre 1889 2 413 239 922 gegen 2 226 807 950 im Jahre 1888, so dass eine Zunahme um mehr als 186 Millionen stattgefunden hat. Unter den Sendungen befanden sich rund 919 (1888 860) Millionen Briefe, 303 (280) Millionen Postkarten, 313 (285) Millionen Drucksachen, 22 (21) Millionen Waarenproben, 70 (65) Millionen Postanweisungen, 5,3 (5,0) Millionen Postauftragsbriefe, 3,14 (3,09) Millionen Postnachnahmebriefe, 633 (569) Millionen Zeitungsnummern, 34 (35) Millionen aussergewöhnliche Zeitungsbeilagen, 99 (93) Millionen Packete ohne Werthangabe, 2,7 (2,6) Millionen Packete mit Werthangabe und 8,1 (7,7) Millionen Briefe mit Werthangabe. Der Gesammtbetrag der durch die Post vermittelten Geldsendungen belief sich auf 20 511 432 639 *M.* gegen 17 088 962 416 *M.*, hat also um 3 422 Millionen Mark zugenommen. Das Gesammtgewicht aller durch die Post beförderten Päckereisendungen ist auf 412 Millionen Kilogramm berechnet gegen 385 Millionen Kilogramm im Vorjahre. Die Zahl der mit den Posten beförderten Personen hat auch in diesem Jahre abgenommen: sie betrug 1 992 969 gegen 2 036 538 im Vorjahre. Die Gesammteinnahme der Post- und Telegraphenverwaltung betrug im Etatsjahre 1889/90 214 070 172 *M.* gegen 201 122 478 *M.* im Vorjahre, die Ausgabe 181 106 376 *M.* gegen 169 403 636 *M.* im Vorjahre. Es ergiebt sich hieraus ein Ueberschuss von 32 963 799 *M.* gegen 31 718 842 *M.* im Vorjahre. Rechnet man zu der Gesammtausgabe noch die einmaligen Ausgaben mit 5 596 675 (5 176 844 *M.*) hinzu, so kommt der Ueberschuss, den die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Jahre 1889/90 erzielt hat, zu stehen auf 27 367 121 *M.* gegen 26 541 998 *M.* im Jahre 1888/89.

Statistik über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Jahre 1889.

Nach dem statistischen Bericht über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1889 betrugen bei den sämmtlichen Verkehrsanstalten (Staatseisenbahnen, Posten und Telegraphen, Bodensee-Dampfschifffahrt und Donau-Mainkanal) 1. die Einnahmen 124 576 151 *M.* (gegen 117 395 785 *M.* im Vorjahre), 2. die Ausgaben 73 987 263 (70 281 494) *M.*, 3. der Ueberschuss 50 588 888 (47 114 291) *M.*

Im Budget war der Ueberschuss für ein Jahr (1889) der XIX. Finanzperiode veranschlagt auf 36 570 408 *M.* und der Ausfall bei dem Ludwig-Donau-Mainkanal auf 122 716 *M.*; demnach ist gegenüber dem Budget der Ueberschuss höher um 14 120 148 *M.* und der Ausfall niedriger um 21 048 *M.*

Das Bayerische Bahnnetz hat im Jahre 1889 durch die am 2. Oktober 1889 erfolgte Eröffnung der als Hauptbahn gebauten und betriebenen Bahnstrecke Memmingen-Landesgrenze eine Erweiterung um 6,65 km erfahren. Die am 15. bezw. 25. Oktober 1888 zunächst nur provisorisch eröffneten Lokalbahnstrecken Pocking-Passau und Reichenhall-Berchtesgaden sind am 1. Juni 1889 definitiv in Betrieb gesetzt worden, während die bisher als Bahn untergeordneter Bedeutung betriebene Strecke Landshut-Neumarkt a. R. = 38,87 km am 1. Juni 1889 unter die Hauptbahnen eingereiht worden ist.

Am Schlusse des Jahres 1889 umfasste das Bayerische Eisenbahnnetz zusammen 4 710,57 (4 703,92) km mit einem Baukapital von 984 739 653 (977 771 959) *M.*, d. i. auf 1 km Bahnlänge 209 049 (207 863) *M.* Da sich hierbei gegen das Vorjahr sehr wenig verändert hat und wir bei Besprechung des Verwaltungsberichts für das Jahr 1888 diesen Theil sehr eingehend behandelt haben, beschränken wir uns unter Verweisung auf Nr. 7 S. 66 ff. d. Ztg. auf die hauptsächlichsten Daten.

Im Berichtsjahre wurden von den Lokomotiven bei 549 145 (506 830) Fahrten 28 164 580 (26 238 660) Nutzkm und einschl. des Verschubdienstes bezüglich der Kosten der Züge 33 954 557 (31 688 865) Lokomotivkm geleistet.

An Wagenachskilometern wurden a) von den eigenen Wagen auf den Bayerischen und auf fremden Bahnen zusammen zurückgelegt und zwar von den Personenwagen 180 603 037, von den Gepäck- und Dienstwagen 55 478 664, von den Heizwagen 2 140 666, von den Vieh-, Kohlen- und Güterwagen 639 136 011, von den Bahndienstwagen 2 768 939 und von den Bahnpostwagen 31 802 511, zusammen 911 929 828 (878 073 765) Wagenachskm; b) von den eigenen und fremden Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen: Personenwagen 185 833 601, Gepäck- und Dienstwagen 58 516 868, Heizwagen 2 140 666, Vieh-, Kohlen- und Güterwagen 734 751 765,

Bahndienstwagen 2 768 939 und Bahnpostwagen 31 760 113, zusammen 1 015 771 952 (952 887 937) Wagenachskm.

Die Kosten des Brennmaterials zur Lokomotivfeuerung (einschl. der Beförderungs- und Ladekosten) betrugen 5 009 346 (4 425 079) ℳ, diejenigen des Schmiermaterials für Lokomotiven und Tender 306 395 (279 876) ℳ, des Putz- und Verpackungsmaterials für Lokomotiven und Tender 96 467 (92 689) ℳ, des Schmiermaterials für die Wagen 83 707 (73 804) ℳ, des Putzmaterials für die Wagen 20 931 (18 340) ℳ und des Desinfektionsmaterials für die Wagen 7 914 (6 969) ℳ. Für die Beleuchtung der Züge wurden 179 265 (149 977) ℳ und für die Erwärmung derselben 24 436 (23 506) ℳ verausgabt. Die Gesammtkosten des verbrauchten Materials für die Leistungen aller Betriebsmittel betrugen 5 728 462 (5 070 240) ℳ oder durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm 203 (193) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 5,64 (5,32) ℳ.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel auf den normal- und schmalspurigen Strecken wurden für die Werkstätten zusammen 7 287 369 (6 901 507) ℳ verausgabt. Von der Gesammtausgabe entfallen auf die Unterhaltung der Betriebsmittel, soweit dieselbe der Verwaltung zur Last fällt, 5 512 362 (5 261 543) ℳ und auf sonstige Bauausführungen (einschl. jener für die Postwagen) 1 775 007 (1 639 964) Mark. Ausserdem sind für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel, soweit dieselbe der Verwaltung zur Last fällt, 827 551 ℳ verausgabt worden. Auf den normal- und schmalspurigen Strecken zusammen betrugen die gesammten laufenden Ausgaben für die Zugkraft 14 050 530 (12 883 411) ℳ oder auf 1 000 Nutzkm 498 (490) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 13,83 (13,52) ℳ. Unter Hinzurechnung der Ausgaben für Erneuerung ganzer Lokomotiven und Tender mit 23 800 (291 215) ℳ und abzüglich des an die Verwaltung gezahlten Leihgeldes für Lokomotiven und Tender mit 6 788 ℳ beziffern sich die Gesammtkosten der Zugkraft auf 14 067 542 (13 174 626) ℳ.

Die Anzahl der auf den normalspurigen Strecken in den sämmtlichen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen (einschl. der auf Rückfahrts-, Rundreise-, Abonnements- und Schulbesuchbillets, sowie in bestellten Sonderzügen) beförderten Personen und der von denselben zurückgelegten Personenkilometer betrug: in der I. Wagenklasse 129 375 (126 045) Personen mit 20 947 466 (20 280 887) Personenkm, in der II. Wagenklasse 2 111 867 (2 123 523) Personen mit 170 098 605 (174 729 101) Personenkm, in der III. Wagenklasse 18 852 145 (17 569 260) Personen mit 557 175 803 (524 178 709) Personenkm, Militärs 625 026 (590 746) mit 40 557 376 (38 790 277) Personenkm, zusammen 21 718 413 (20 409 574) + 1 308 839 Personen mit 788 779 250 (757 978 974) + 30 800 276 Personenkm. Bei der Feststellung des wirklichen Personenverkehrs im Gegensatz zu der Anzahl der abgegebenen Billets sind die Hin- und Rückfahrtbillets = 2, die Rundreisebillets = 1, die Abonnementsbillets = 60 bezw. 100, die Abonnementskarten = 60 Personen für jeden Monat und die Schulbesuchskarten = 60 Personen gerechnet worden. Jede Person durchfuhr durchschnittlich und zwar in der I. Klasse 161,91 (160,90) km, in der II. Klasse 80,54 (82,28) km und in der III. Klasse 29,56 (29,83) km, Militärs 64,89 (65,66) km, zusammen 36,32 (37,14) km. Von den sämmtlichen beförderten Personen haben mit Ausschluss der Militärbeförderung 0,60 (0,62) % die I., 9,72 (10,41) % die II. und 86,80 (86,08) % die III. Wagenklasse benutzt, während auf Militärbillets und Requisitionsscheine 2,88 (2,89) % gefahren sind. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallen 170 503 (166 558) Personenkm.

Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt in Kurier- und Schnellzügen mit 3,87 (4,25), in Personen- und gemischten Zügen mit 4,34 (4,38) und in sämmtlichen Zügen mit 4,24 (4,36) Personen, während die vorhandenen Plätze ausgenutzt wurden in der I. Wagenklasse mit 8,88 (8,83), in der II. Wagenklasse mit 17,68 (18,79), in der III. Wagenklasse mit 27,24 (27,84) und in sämmtlichen Klassen mit 23,25 (23,82) %.

An Reisegepäck gelangten zur Beförderung 37 990 (34 952) t mit einer Einnahme von 1 393 737 (1 294 793) ℳ; ausserdem 116 101 (111 602) Hunde mit einem Gewicht von 4 180 (4 018) t und einer Einnahme von 49 503 (44 725) ℳ, während sich die Einnahmen für bestellte Sonderzüge auf 47 086 (57 554) ℳ und die sonstigen Einnahmen auf 2 054 (3 121) ℳ beliefen.

Die sämmtlichen Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 29 221 317 (28 377 832) ℳ oder in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 28,47 (29,36) bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 6 316 (6 236) ℳ.

Im Güterverkehr wurden im Berichtsjahre überhaupt 11 912 527 (10 950 184) + 962 343 t Güter aller Art auf 1 664 996 720 (1 539 339 344) + 125 657 376 tkm befördert. Jede Tonne der sämmtlichen Güterarten durchfuhr mithin durchschnittlich 139,77 (140,58) km. Auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr (ausschliesslich der Regiesendungen) entfallen 333 019 (311 963) tkm und einschliesslich derselben 358 251 (336 673) tkm. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen und zwar für Eil- und Expressgut 2 145 723 (2 268 091) ℳ, Frachtgut 64 775 739 (59 662 691) ℳ, Militärgut 157 734 (154 965) ℳ, Vieh 1 815 348 (1 597 877) ℳ, Eisenbahn-Baumaterial 129 351 (135 547) ℳ, zusammen 69 023 895 (63 819 171) ℳ. Einschliesslich der Nebengebühren betrug die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr 70 413 580 (65 106 961) Mark bezw. in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 68,60 (67,35) und auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 15 151 (14 240) ℳ.

Nach der Uebersicht sämmtlicher Stationen nach der Grösse der Güterfrequenz (ausschliesslich der Regiesendungen) nimmt München C. B. mit 1 166 336 t die erste Stelle ein; dieser folgen Nürnberg C. B. mit 750 515 t, Augsburg mit 550 517 t, München O. B. mit 550 177 t, München S. B. mit 400 783 t, Regensburg mit 340 717 t usw.

Die höchste Transportgebühren-Einnahme hatte München C. B. mit 12 847 502 ℳ; hieran schliessen sich an Nürnberg C. B. mit 8 963 832 ℳ, Augsburg mit 4 939 632 ℳ, München O. B. mit 3 968 565 ℳ, Würzburg mit 2 955 537 ℳ, München S. B. mit 2 453 852 ℳ, Regensburg mit 2 320 618 ℳ usw.

Die Uebersicht der Gesammtfrequenz nach Monaten zeigt bezüglich der Personen im Monat August die höchste Ziffer mit 1 645 927 (1 572 983) und im Monat Februar die niedrigste mit 728 388 (760 407) Personen, jene bezüglich der Güter im Monat Oktober die höchste mit 1 105 331 (1 125 000) t und im Monat Februar die niedrigste mit 679 239 t.

Das finanzielle Ergebniss der normal- und schmalspurigen Strecken der Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1889 stellt sich folgendermaassen: Es betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 29 239 841 (28 395 372) ℳ = 28,47 % der Gesammteinnahme ausschliesslich des Pachtzinses und 29,33 % der Verkehrseinnahme, aus dem Güterverkehr 70 436 588 (65 124 539) ℳ = 68,59 % der Gesammteinnahmen ausschliesslich des Pachtzinses und 70,67 % der Verkehrseinnahmen, aus der Verpachtung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 1 889 127 (1 848 991) ℳ, aus Veräusserungen von Mobilien 1 206 052 (1 395 487) ℳ und aus sonstigen Quellen 1 166 202 (1 189 151) ℳ, zusammen 103 937 810 (97 953 541) ℳ. Verausgabt wurden an Besoldungen 15 856 024 (15 689 541) ℳ, an anderen persönlichen Ausgaben 13 649 867 (12 441 360) ℳ, an allgemeinen Kosten 3 042 019 (2 769 863) ℳ, für Unterhaltung der Bahnanlagen 4 982 147 (4 460 185) ℳ, an Kosten des Bahntransportes 11 409 640 (10 488 583) ℳ, für Erneuerung bestimmter Gegenstände 3 644 839 (3 943 818) ℳ, für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 347 349 (397 802) ℳ, an Bahnpachtzinsen und für Benutzung fremder Betriebsmittel 2 228 266 (1 803 641) ℳ, zusammen 55 160 152 (51 994 793) ℳ bezw. nach Verwaltungszweigen: für die allgemeine Verwaltung 5 419 675 (5 001 829) ℳ = 9,83 (9,62) %, für die Bahnverwaltung 12 832 386 (12 153 886) ℳ = 23,26 (23,38) %, für die Transportverwaltung 66,91 (67,00) % und zwar a) äusserer Stationsdienst 7 636 182 (7 368 467) ℳ, b) Expeditionsdienst 5 217 461 (4 962 993) ℳ, c) Zugbegleitungsdienst 5 334 059 (5 049 494) ℳ und d) Zugförderungsdienst 18 720 389 (17 458 124) ℳ. Nach Abzug der Ausgaben für Ergänzungen, Erweiterungen usw. und der Bahnpachtzinse verbleibt eine Ausgabe von 53 966 685 (50 762 264) ℳ, d. i. in Hunderttheilen der Einnahme 52,55 (52,49), auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 11 599 (11 090) ℳ, auf 1 000 Nutzkm 1 914 (1 933) ℳ und auf 1 000 Wagenachskm 53 (53) ℳ. Der Ueberschuss betrug 48 777 658 (45 958 748) ℳ oder in Hunderttheilen der Einnahmen 46,93 (46,92) % und in Hunderttheilen der im Jahresdurchschnitt mit 980 994 995 ℳ berechneten Baukosten 4,97 (4,74) %, welcher sich durch die aus dem Staatsdienerpensions-Etat ersetzten Pensionen der pragmatischen Beamten und deren Hinterlassenen um 546 553 (476 095) ℳ erhöht und sonach 49 324 211 (46 434 843) ℳ beträgt. Von dem Ueberschusse sind verwendet worden auf die Verzinsung und Tilgung der von Kommunen usw. gebauten Bahnen 1 626 994 ℳ und zur Ablieferung an die allgemeinen Staatsfonds 47 697 217 (44 807 849) ℳ. Da die Verzinsung der in Staatsregie usw. erbauten Bahnen nur 38 259 512 (38 137 819) ℳ erforderte, so beträgt die Mehrablieferung 9 437 705 (6 670 030) ℳ.

Die Betriebslänge der Vizinalbahnen betrug 167,30 km und der Gesammt-Bauaufwand am Schlusse des Berichtsjahres 15 455 611 ℳ, von welchem Betrage 13 885 095 ℳ aus Staatsbahn- und Vizinalbahn-Baufonds bestritten wurden. Befördert wurden 688 295 Personen, 1 517 t Reisegepäck, 29 Stück Fahrzeuge, 8 764 Stück Thiere und 396 549 t Güter. Vereinnahmt wurden zusammen 972 720 ℳ, verausgabt 595 781 ℳ, mithin ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 376 939 ℳ. Die Betriebslänge der Lokalbahnen betrug 316,49 km und der Gesammt-Bauaufwand am Schlusse des Berichtsjahres 16 338 398 ℳ, von welchem Betrage 14 763 248 ℳ aus Staatsbahn-Baufonds bestritten wurden. Befördert wurden 783 964 Personen, 564 t Reisegepäck, 3 Stück Fahrzeuge, 24 053 Stück Thiere und 348 572 t Güter. Verein-

nahmt wurden zusammen 1 142 437 M., verausgabt 510 163 M., mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 632 274 M.

Eine Eisenbahn über den Hauptzug des Kaukasus.

Es hat im Augenblicke den Anschein, als bestehe die Absicht, den seit mehreren Jahren sehr ins Stocken gerathenen Eisenbahnbau wieder etwas lebhafter zu fördern. Wenigstens ist eben die Sibirische Bahn in den Vordergrund des Interesses getreten und scheint dieselbe thatsächlich auch in den höchsten Regierungsinstanzen eine lebhafte Unterstützung zu finden.

Neben diesem grossen Unternehmen tritt ein zweites auf, dass auch schon seit vielen Jahren zu Verhandlungen innerhalb der einzelnen Ministerien Veranlassung gegeben hat, nämlich die Bahn über den Kaukasus. Diese Verhandlungen hatten bisher die Frage zum Gegenstande, ob der Kaukasus überschritten, oder längs dem Ufer des Kaspischen Meeres umgangen werden soll, in welchem Falle bei Baku ein Anschluss an die Transkaukasische Bahn stattgefunden hätte. Wie es nun gegenwärtig scheint, hat man die Ueberschreitung des Hauptzuges des Kaukasus doch für die bessere Lösung der Frage gehalten, denn die Voruntersuchungen haben für eine Bahn Wladikawkas-Tiflis, d. i. eine Strecke, die an zu überwindenden Schwierigkeiten sich wohl mit der wildesten Alpenpartie messen kann, im Laufe des Sommers stattgefunden, nachdem der Reichsrath durch die Bewilligung von 340 000 R. zu Zwecken der Voruntersuchung und des Schlussprojekts sich im Prinzip für den Bau der Bahn entschieden.

Mit der Ausführung der Untersuchung ward Ingenieur Rydsewski beauftragt, derselbe, der soeben erst den Ssuramtunnel beendet. Die Rekognoscirungsarbeiten nahmen den ganzen Sommer in Anspruch. Man war in verschiedenen Richtungen vorgegangen und wählte zuletzt endgültig die von der Station Wladikawkas und der Rostow-Wladikawkaser Bahn über den Archotskipass nach Tiflis führende, die sich als die vortheilhafteste erwies, sowohl in technischer, als auch in ökonomischer Hinsicht. Auf der ganzen Ausdehnung findet sich ausreichendes Baumaterial; die Abhänge der Flussthäler, mit Ausnahme der in der Nähe des Hauptrückens gelegenen, sind ohne besondere Schwierigkeit zu überwinden, so dass hier eine gewöhnliche achträderige Waarenlokomotive 34 beladene Wagen zu ziehen imstande und nur 36 Werst diesseits und 34 Werst jenseits des Hauptgebirgsrückens eine zweite Lokomotive nöthig sein wird. Nach dem Projekt wird die Bahn täglich hin und zurück 2 Passagier- und 12 Frachtzüge befördern können, was, den Wagen zu 400 Pud gerechnet, in der einen wie in der anderen Richtung jährlich etwa 60 Millionen Pud Fracht ausmacht.

Die dem Bahnbau sich entgegenstellenden Hauptschwierigkeiten bilden die lockeren Thonschieferpartien, ein wesentlicher Bestandtheil der Kaukasischen Berge. Sie verwittern und zerfallen leicht, infolge dessen die Abhänge der Berge allenthalben mit nachgibigem Geröll und losen Schuttschichten bedeckt sind. Dieser haltlose Boden wird den Ingenieuren am meisten zu schaffen machen. Hinzu kommt noch der gänzliche Mangel an Fahrstrassen behufs Zufuhr von Material, Maschinen, Geräthschaften usw. Es werden also breit- und schmalspurige Zufuhrlinien angelegt werden müssen. Auch die Zahl der zum Schutz gegen Lawinen und Schneeverwehungen anzulegenden Galerien wird keine geringe sein. Die höchsten Punkte am Eingange zu dem 11 Werst langen Haupttunnel sind im Süden 4935 Fuss, im Norden 5180 Fuss über dem Meeresspiegel gelegen, und da die Höhe des Archotskipasses 9 343 Fuss beträgt, so wird die Höhe des Bergrückens über dem Tunnel gegen 4 000 Fuss betragen. Hiernach und nach den Erfahrungen bei der Durchbohrung des Ssuramtunnels wird man im mittleren Theile dieses längsten Kaukasustunnels bei einer Wärme von 33 ° C. zu arbeiten haben.

Die Durchbohrung des 11 Werst langen Tunnels und damit zugleich auch die Fertigstellung der ganzen Bahnstrecke wird $6^1/_2$ Jahre in Anspruch nehmen, sämmtliche Vorarbeiten miteingerechnet. Je schneller die Bestätigung des Projekts erfolgt, um so sicherer wird man auf die Verwerthung der bei Durchbohrung des Ssuramtunnels zur Verwendung gekommenen Maschinen usw. auch beim Tunnel durch den Hauptzug des Kaukasus rechnen können.

Kommt dieser Bahnbau zustande, so wird damit eine alte und man darf wohl auch hinzufügen, berühmte Handels- und Heerstrasse ausser Verkehr gesetzt, der sogenannte „prusinische Trakt“. Eine Strasse, die durch ihre meisterhafte und zugleich kühne Anlage mitten in der grossartigsten Alpenlandschaft die Bewunderung nicht nur der Reisenden, sondern ebenso der Techniker auf sich zog. Diese Strasse war bisher die einzige Verbindung zwischen Tiflis und der ersten Eisenbahnstation des Russischen Reiches Wladikawkas.

Allerdings war diese Strasse nicht selten Wochen hindurch infolge von Schneeverwehungen gesperrt, sodass der Verkehr mit Tiflis nur über das Schwarze Meer stattfinden konnte, was häufig genug von der Bevölkerung lästig empfunden wurde. Hoffentlich gelingt es den Bahnverkehr gegen solche Störungen besser zu schützen.

Verschiedenes.

Eilzuglokomotive der Englischen Nordbahn.

Die in Nr. 98 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen über diese Lokomotiven stimmen in einigen wesentlichen Punkten nicht überein mit den, mir vom Erbauer Patrick Stirling in Doncaster, Lokomotiveningenieur der Nordbahn, unmittelbar gemachten Angaben. Im allgemein sachlichen Interesse ist deshalb folgendes zu berichtigen:

Der dreiachsige Tender hat ein Vollgewicht von 33 t. Die Rostfläche beträgt 1,64 m². Bei dem angegebenen stündlichen Kohlenverbrauch von 643 kg mit 80 km mittlerer Fahrgeschwindigkeit ergibt sich ein kilometrischer Kohlenverbrauch von 8,037 kg. (Die Verbund-Schnellzuglokomotiven der Englischen Nordostbahn verbrauchen unter ganz ähnlichen Zugkraftsverhältnissen durchschnittlich 7,5 kg für 1 km.) Diese Englischen Nordbahn-Schnellzuglokomotiven mit freier Triebachse und aussenliegenden Cylindern leisten im Höchstfalle rund 1 000 indizirte Pferdestärken, und im Mittel auf annähernd wagerechter Strecke 700 Pferdestärken. Bei letzterer Durchschnittsarbeit ergibt sich somit ein Kohlenverbrauch von $\frac{643}{700} = 0{,}918$ kg auf die Pferdekraftstunde, und da die Kessel dieser Maschinen eine feuerberührte Heizfläche von 97 m² haben, so werden von 1 m² Heizfläche 7 bis 10 Pferdestärken erzeugt. Es sind dies ausserordentlich günstige Ergebnisse, welche eben nur in der Schnellzugpraxis und mit besten Steinkohlen erreicht werden können. A. Brunner.

Telephonverbindung zwischen fahrenden Eisenbahnzügen ist unlängst auf der Baltimore- und Ohiobahn versuchsweise und wie verlautet, mit günstigem Erfolge eingerichtet worden. Man hat erreicht, dass die Maschinenführer zweier auf demselben Geleis fahrender Züge sich mit einander verständigen konnten. Die Verbindung wurde durch eine zwischen den Fahrschienen isolirt gelegte Metallschiene hergestellt. Die Lokomotiven waren je mit einer Batterie, einem Telephon und einer Glocke ausgerüstet. Um einen fernen Zug anzurufen, schliesst der eine Maschinenführer den Strom der mitgeführten Batterie. Hierauf ertönt sofort auf der andern Lokomotive die Glocke, worauf die Telephone eingeschaltet werden. Eine Drahtbürste unter der Lokomotive stellt die Berührung mit der leitenden Schiene her. Die Verständigung ist natürlich bei stillstehenden Zügen leichter wie bei fahrenden.

Personalnachrichten.

Deutsches Reich.

Der Geheime Ober-Regierungs-Rath Dr. Schulz ist zum Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts mit dem Range der Räthe erster Klasse ernannt worden.

Preussen.

Dem Regierungs- und Baurath Koschel, Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Kommissariats in Berlin, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Der Regierungs-Baumeister Philipp Lodemann in Berlin, zur Zeit in der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigt, ist als Königlicher Bauinspektor angestellt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Den Regierungs- und Bauräthen Giese, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin-Lehrte) in Berlin, Lex, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, Klose, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Stralsund und Janssen, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Main-Weserbahn) in Cassel ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Druckfehler-Berichtigung. In dem Artikel: „Die Revision des Vereinsreglements“ Nr. 100 dieses Blattes ist zu lesen:

S. 984 Zeile 17: „internationalen Rechts“.
„ 984 „ 28 statt: „ihrem Sinn“ — „seinem Sinn“.

Beiblatt zu No. 101 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, am 24. Dezember 1890.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.*)

I.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen im Namen des Deutschen Reichs, Seine Majestät der König der Belgier, der Präsident der Französischen Republik, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Grossherzog von Luxemburg, Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen usw. und Apostolischer König von Ungarn, zugleich in Vertretung des Fürstenthums Liechtenstein, Seine Majestät der Kaiser aller Reussen und der Schweizerische Bundesrath

haben sich entschlossen, auf Grund des in ihrem Auftrage ausgearbeiteten und in dem Protokoll d. d. Bern, 17. Juli 1886, niedergelegten Entwurfes, ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr abzuschliessen und zu diesem Zwecke als ihre Bevollmächtigten ernannt (siehe die Unterschriften), welche nach gegenseitiger Mittheilung ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.[1])

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern[1a]), welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes[1b]) aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten[1c]) in das Gebiet eines andern vertragschliessenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste[1d]), vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschliessenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.[1e])

Art. 2.[2])

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;[2a])
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;[2b])
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.[2c])

Art. 3.[3])

Die Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maassgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Art. 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 5.[4])

Jede nach Maassgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonde-

---

*) Wir theilen nachstehend folgende Aktenstücke, betreffend das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Schlussredaktion von 1890) mit: I. den Entwurf des Uebereinkommens selbst mit der angehängten Liste der Vereinsbahnen, II. den Entwurf eines Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, III. den Entwurf von Ausführungsbestimmungen zu dem bezeichneten Uebereinkommen mit den Anlagen 1 (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände), 2 (Formular des internationalen Frachtbriefs), 3 (Formular, betreffend Erklärung des Absenders über in mangelhafter Verpackung aufgegebene Güter), 4 (Formular, betreffend nachträgliche Anweisung über Ablieferung des Gutes). IV. Das Protokoll vom 5. Juli 1886 (betreffend Erklärungen der Delegirten bei Unterzeichnung des Uebereinkommens am 5. Juli 1886). V. Auszug aus dem Schlussprotokoll der am 13. Oktober 1890 abgehaltenen diplomatischen Schlusskonferenz. —

Da wir über die historische Entwickelung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts unseren Lesern von Anbeginn der Berathungen über den Berner Entwurf seiner Zeit (siehe in betreff des Entwurfs 1. Lesung Jahrg. 1878 Nr. 40—81; dessen Kritik und die Berathungen seitens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrg. 1879 Nr. 10 und 56; in betreff des Entwurfs 2. Lesung Jahrg. 1880 Nr. 86—99, Jahrg. 1881 und 1883 Nr. 10, 79 und 89, auch Jahrg. 1884 Nr. 38 und 39; in betreff des Entwurfs 3. Lesung Jahrg. 1886 Nr. 56, 58, 90 und 101) eingehend berichtet und nachdem wir in den Nr. 86—99 des Jahrg. 1880 die wichtigsten und fast durchgehend unverändert gebliebenen Bestimmungen des Uebereinkommens (2. Lesung) besprochen haben (in Nr. 94 den Umfang der Haftpflicht, in Nr. 95 und 99 die Interessedeklaration und in Nr. 99 das internationale Frachtbriefformular, siehe desgleichen die Besprechungen im laufenden Jahrgang Nr. 83, 84, 89 und 90), so beschränken wir uns für jetzt darauf, in den nachstehenden Anmerkungen auf die entsprechenden Bestimmungen des Vereins-Betriebs-Reglements (abgekürzt: Betr.-R.) und des Allgem. Deutschen Handels-Gesetz-Buches (abgekürzt: H.-G.-B.) hinzuweisen, desgleichen bei I. auf die Ausführungsbestimmungen unter III.

Einen orientirenden und zusammenfassenden Ueberblick „Rundgang durch das internationale Uebereinkommen“ vom Geh. Ober-Regierungsrath Gerstner (Vortrag im Verein für Eisenbahnkunde) werden wir baldigst nachfolgen lassen.

Die Redaktion.

[1]) Siehe dagegen die Eingangsbestimmungen des Betr.-R. al. 1.

[1a]) Auf Personen-, Gepäck- und Gepäck ähnlichen Verkehr findet das Uebereinkommen keine Anwendung.

[1b]) In Art. 6 ist die Form und der Inhalt des Frachtbriefs vorgeschrieben, von welchem jede internationale Frachtsendung begleitet sein muss.

[1c]) Die Vertragsstaaten, auf deren Gebiet das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, sind: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland und die Schweiz.

[1d]) Die Liste der Vertragsbahnen findet man unmittelbar nach dem Uebereinkommen selbst abgedruckt.

[1e]) Siehe nachstehend unter III.

[2]) Siehe dagegen die Eingangsbestimmungen der Betr.-R. al. 3, sowie Betr.-R. § 48 A und B.

[2a]) Betr.-R. § 48 A 2.

[2b]) Betr.-R. § 48 A 1. H.-G.-B. Art 422,1.

[2c]) Betr.-R. § 48 A 3.

[3]) Betr.-R. § 48 A 3 und B. Siehe nachstehend unter III. Ausführungsbestimmung § 1 zu Art. 3 die vom internationalen Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter.

[4]) Siehe H.-G.-B. Art. 422.

ren Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.[5])

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.[5]a)

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 6.[6])

Jede internationale Sendung (Art. 1) muss von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a) Ort und Tag der Ausstellung;
b) die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f) die Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h) das genaue Verzeichniss der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
i) den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);
k) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

   In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

   Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

   1. dass die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
   2. dass keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
   3. dass die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indess, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandortes vorschreiben, vom Absender ausser dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

Art. 7.[7])

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maassgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maassregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglements des betreffenden Staates maassgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzt wird.

Art. 8.[8])

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandexpedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

Art. 9.[9])

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Maassgabe eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 10.[10])

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa be-

---

[5]) Siehe Betr.-R. § 55.
[5]a) Siehe Betr.-R. § 56, Abs. 4 und 5.
[6]) Betr.-R. § 50 und H.-G.-B. Art. 391, 392. Siehe auch nachstehend unter III. die Ausführungsbestimmungen zu Art. 6.

[7]) Betr.-R. § 50 Nr. 4. Siehe auch nachstehend unter III. Ausführungsbestimmungen zu Art. 7 § 3.
[8]) Betr.-R. § 49, sowie § 50 Nr. 2 und Nr. 5.
[9]) Betr.-R. § 47. Siehe auch nachstehend unter III. Ausführungsbestimmungen zu Art. 9 § 4.
[10]) Betr.-R. § 51 H.-G.-B. Art. 393

stehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 11.[11])

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maassgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12.[12])

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

Art. 13.[13])

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmässige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 14.[14])

Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im übrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Art. 15.[15])

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass die Waare auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indess dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maassgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmässige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.[15a])

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst worden sind.

Art. 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.[16a])

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maassgabe des Art. 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.[16b])

---

[11]) Betr.-R. § 52. [12]) Betr.-R. § 53. [13]) Betr.-R. § 54. Siehe auch nachstehend unter III. Ausführungsbestimmungen zu Art. 13, § 5.

[14]) Betr.-R. § 57. Siehe auch nachstehend unter III. Ausführungsbestimmungen zu Art. 14, § 6.

[15]) Betr.-R. § 59. H.-G.-B. Art. 402. Siehe auch unter III. § 7.

[15a]) Siehe Formular in Anlage 4.

[16a]) Betr.-R. § 59. H.-G.-B. Art. 403.

[16b]) H.-G.-B. Art. 405.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.[16c])

Art. 17.[17])

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 18.[18])

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 20.[20])

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 21.[21])

Die Eisenbahn hat für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.[23])

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maassgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem andern Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluss sämmtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines andern Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Art. 24.[24])

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders das Gut zurücksenden.

Im übrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 25.[25])

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Ausserdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 27.[27])

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maassgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 29.[29])

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

[16c]) H.-G.-B. Art. 431.
[17]) H.-G.-B, Art. 406.
[18]) Betr.-R. § 58. H.-G.-B. Art. 354 Abs. 2.
[20]) H.-G.-B. Art. 410.
[21]) H.-G.-B. Art. 409.
[23]) H.-G.-B. Art. 412.

[24]) Betr.-R. § 61.
[25]) Betr.-R § 64 Abs. 6, 9 und 10.
[27]) Betr.-R. § 62. H.-G.-B. Art. 410, 429.
[29]) Betr.-R. § 63. H.-G.-B. Art. 400.

Art. 30.[30])

Die Eisenbahn haftet nach Maassgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.[30]a)

Art. 31.[31])

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,
   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;[31]a)
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;[31]b)
3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr enstanden ist;[31]c)
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;[31]d)
5. in Ansehung lebender Thiere,
   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;[31]e)
6. in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.[31]f)

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.[31]g)

Art. 32.[32])

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungsbestimmungen sich ergebenden N o r m a l s a t z e*) ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

[30]) Betr.-R. § 64 Abs. 1. H.-G.-B. Art. 395.
[30]a) Betr.-R. § 65. H.-G. B. Art. 430.
[31]) Betr.-R. § 67. H.-G.-B. Art. 424.
[31]a) Betr.-R. § 67 Nr. 2. H.-G.-B. Art. 424 Nr. 1.
[31]b) Betr.-R § 67 Nr. 3. H.-G.-B. Art. 424 Nr. 2.
[31]c) Betr.-R. § 67 Nr. 4. H.-G.-B. Art. 424 Nr. 3.
[31]d) Betr.-R. § 67 Nr. 1. H.-G.-B. Art 424 Nr. 4.
[31]e) Betr.-R. § 44. H. G.-B. Art. 424 No. 5.
[31]f) Betr.-R. § 67 Nr. 5 H.-G.-B. Art. 424 Nr. 6.
[31]g) Betr.-R. § 67 Nr. 6.
[32]) Betr.-R. § 67 Nr. 8. H.-G.-B. Art. 426. Siehe auch unter III. § 8.
*) Siehe die Normalsätze in den unter III. abgedruckten Ausführungsbestimmungen § 8 zu Art. 32

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 33.[33])

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 34.[34])

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35.[35])

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36.[36])

Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, dass er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreissigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 37.[37])

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmässig reduzirt.

Art. 38.[38])

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 39.[39])

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

[33]) Betr.-R. § 64 Abs. 4.
[34]) Betr.-R. § 68 Nr. 1. H.-G.-B. Art. 396 und Art. 427.
[35]) Betr.-R. § 68 Nr. 2. H.-G.-B. Art. 427.
[36]) Betr.-R. § 64 Abs. 7 und 8.
[37]) Betr-R. § 68 Nr. 4. H.-G.-B. Art. 369 Abs. 3.
[38]) Siehe Ausführungsbestimmungen unter III. § 9.
[39]) Betr.-R. § 69. H.-G.-B. Art. 338 u. 399.

Art. 40.[40])

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^1/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^3/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: $^5/_{10}$ der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^1/_{10}$ der Lieferfrist: $^2/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^2/_{10}$ der Lieferfrist: $^4/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^3/_{10}$ der Lieferfrist: $^6/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung bis einschliesslich $^4/_{10}$ der Lieferfrist: $^8/_{10}$ der Fracht,

Bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Art. 41.[41])

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 % Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausser Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 44.[44])

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Abs. 3, in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a) Es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäss Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
   b) der Berechtigte muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschliessen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 45.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniss der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44, Nr. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 46.[46])

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Art. 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 47.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maassgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschliesslich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nr. 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniss der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmässigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniss der reinen Fracht vertheilt.

Art. 48.

Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniss der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniss.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzten Normen.*)

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozess gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maassgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter

[40]) Betr.-R. § 70.

[41]) Betr.-R. § 8 letzter Abs. H.-G.-B. Art. 396 letzter Abs. Art. 427 Nr. 1.

[44]) Betr.-R. § 64 Abs. 4, § 69 Abs. 2. H.-G.-B. Art. 408, 428.

[46]) Betr.-R. § 64 Abs. 5.

*) Siehe Ausführungsbestimmungen unter III. § 10.

der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 53.

Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschliesslich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maassgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Art. 54.

Die Befugniss der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozessrichters.

Art. 56.

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter infolge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnissverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maassgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne dass eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, ausser den Prozesskosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozesskosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlass vorliegt, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 58.

Das im Art. 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemässheit des Art. 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die andern Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniss gesetzt wird, dass dieser festgestellt hat, dass eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder infolge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 59.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschliessenden Staaten sobald als möglich ratifizirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifikationsurkunden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigedrückt.*)

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

Für die Schweiz: Welti. Farner. Für Belgien: Jooris. Für Deutschland: Otto von Bülow.
Für Frankreich: Cte. de Diesbach. E. George. Für Italien: A. Peiroleri.
Für Luxemburg: W. Leibfried. Für die Niederlande: T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Für Oesterreich-Ungarn: Seiller. Für Russland: A. Hamburger. N. Isnard.

Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet.

Belgien.[1]

A. Von Belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Grosse Belgische Centralbahn.
4. Lüttich-Maestricht.
5. Gent-Terneuzen.
6. Mecheln-Terneuzen.
7. Westflandrische Eisenbahn.
8. Eisenbahn von Chimay.
9. Gent-Eecloo-Brügge.
10. Termonde-St. Nicolas.
11. Hasselt-Maeseyck.
12. Antwerpen-Gent (Waes).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Niederländischer Verwaltungen. 13. Die von der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Achel bis Lüttich-Vivegnis, Ans (Etat) und Flémalle Grande.

II. Deutscher Verwaltungen. 14. Die von den Königlich Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg.

*) Die sämmtlichen weiteren Dokumente, auch die Beilagen, sind gleichfalls von den Bevollmächtigten vollzogen worden.

[1]) Zufolge nachstehender Tabelle erscheinen folgende Belgische Lokalbahnen vom internationalen Verkehre ausgeschlossen: Noville-Taviers und sämmtliche Linien der Chemins de fer vicinaux. (Siehe Koch, Handbuch für d. Eisenb.-Güterverkehr I. unter Belgien II. Nr. 5 und III. Nr. 1—23).

III. Französischer Verwaltungen. Die von der Französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der Belgisch-Französischen Grenze: 15. bei Comines bis Comines; 16. bei Halluin bis Menin.

IV. Luxemburgischer Verwaltungen. Die von der Luxemburgischen Prinz-Heinrichbahn betriebenen Strecken von der Belgisch-Luxemburgischen Grenze: 17. bei Pétange bis Athus; 18. bei Clémency bis Autel-Bas.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Belgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 105, 106 Frankreich, Ziffer 9, 10, 11, 12, 13. Niederlande, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Deutschland.

A. Von Deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.[2])

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.
3. Königlich Preussische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Preussischen Privateisenbahnen, mit Ausschluss:
   a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.
4. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.
5. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Sächsischen Privateisenbahnen, mit Ausschluss der Linien:
   b) Döbeln-Mügeln-Oschatz.
   c) Grünstädtel Oberrittersgrün.
   d) Hainsberg-Dippoldiswalde-Kipsdorf.
   e) Klotzsche-Königsbrück.
   f) Mosel-Ortmannsdorf.
   g) Mügeln bei Oschatz-Nerchau-Trebsen.
   h) Mügeln bei Pirna-Geising.
   i) Potschappel-Wilsdruff.
   k) Radebeul-Radeburg.
   l) Schönfeld-Geyer.
   m) Wilischthal-Ehrenfriedersdorf, nebst Abzweigung von Oberherold nach Thum.
   n) Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf.
   o) Zittau-Markersdorf.
   p) Zittau-Oybin, nebst Abzweigung Bertsdorf-Jonsdorf.
6. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.
7. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privateisenbahnen.
8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst der Linie Elberstadt-Pfungstadt.
9. Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen.
10. Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn, mit Ausschluss:
    q) der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn.
11. Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:
    r) der Ocholt-Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

12. Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.
13. Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.
14. Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn.
15. Braunschweigische Landeseisenbahn.
16. Breslau-Warschauer Eisenbahn.
17. Brölthal-Eisenbahn (Hennef-Waldbröl).
18. Crefelder Eisenbahn.
19. Cronberger Eisenbahn.
20. Dahme-Uckroer Eisenbahn.
21. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
22. Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.
23. Eisenberg-Crossener Eisenbahn.
24. Eisern-Siegener Eisenbahn.
25. Ermsthalbahn (Metzingen-Urach).
26. Eutin-Lübecker Eisenbahn.
27. Flensburg-Kappelner Eisenbahn.
28. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. Main).
29. Fürth-Zirndorfer Eisenbahn.
30. Georgs-Marienhütte Eisenbahn.
31. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.
32. Gotteszell-Viechtacher Eisenbahn (Theilstrecke Gotteszell-Teisnach).
33. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
35. Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn.
36. Hoyaer Eisenbahn (Hoya-Eystrup).
37. Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn.
38. Kerkerbachbahn.
39. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.
40. Kirchheimer Eisenbahn.
41. Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
42. Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
43. Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn.
44. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).
45. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
46. Mecklenburgische Südbahn (Parchim-Neubrandenburg).
47. Murnau-Garmisch-Partenkirchener Eisenbahn.
48. Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.
49. Neuhaldensleber Eisenbahn.
50. Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.
51. Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.
52. Oberdorf-Füssener Eisenbahn.
53. Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.
54. Osthofen-Westhofener Eisenbahn.
55. Ostpreussische Südbahn, einschliesslich der Fischhausen-Palmnickener Eisenbahn.
56. Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.
57. Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.
58. Peine-Ilseder Eisenbahn.
59. Pfälzische Eisenbahnen.
60. Prignitzer Eisenbahn (Perleberg-Wittstock).
61. Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn.
62. Rhene-Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar-Martenberg).
63. Ruhlaer Eisenbahn (Wutha-Ruhla).
64. Saal-Eisenbahn.
65. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.
66. Schleswig-Angeler Eisenbahn (Schleswig-Süderbrarup).
67. Sonthofen-Oberstdorfer Eisenbahn.
68. Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenbahn.
69. Stargard-Cüstriner Eisenbahn, einschliesslich der Glasow-Berlinchener Eisenbahn.
70. Stendal-Tangermünder Eisenbahn.
71. Warstein-Lippstadter Eisenbahn.
72. Weimar-Geraer Eisenbahn.
73. Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.
74. Werra-Eisenbahn.
75. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
76. Worms-Offsteiner Eisenbahn.
77. Zell-Todtnauer Eisenbahn.
78. Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

79. Die von der Grossen Russischen Eisenbahn betriebene Strecke von der Russisch-Deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.
80. Die von der Brest-Grajewoer Eisenbahn betriebene Strecke von der Russisch-Deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.
81. Die von der Weichselbahn betriebene Strecke von der Russisch-Deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

82. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.
83. Die von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Hennersdorf bis Ziegenhals.
84. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Wichstadtl bis Mittelwalde.
85. Die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.

---

[2]) Von Deutschen Lokalbahnen werden in der nachstehenden Liste nicht aufgeführt, sind also vom internationalen Verkehr (abgesehen von den nachstehend unter Nr. 3 a, Nr. 5 b—p, Nr. 10 q und Nr. 11 r aufgeführten Linien) ausgeschlossen: 1. Weimar-Berka-Blankenhain und 2. die Hessischen schmalspurigen Nebenbahnen (Centralverwaltung von Bachstein; die übrigen dieser Verwaltung unterstehenden Linien, abgesehen selbstverständlich von den Strassenbahnen in Berlin und Wiesbaden nehmen am internationalen Verkehre theil); 3. Eisfeld-Unterneubrunner Schmalspurbahn, 4. Feldabahn, 5. Filderbahn, 6. Frankfurter Güterbahn, 7. Goldbeck-Giesenslager, 8. Hildburghausen-Heldburger, 9. Kaysersberger Thalbahn, 10. Niederwaldbahn, 11. Ravensberg-Weingarten und Stadtamhof-Donaustauf (Linien der Lokalbahn-A.-G. in München), 12. Mülhausen-Ensisheim-Wittenheimer und Strassburger Strassenbahnen. Sämmtliche übrigen in der Uebersicht der Eisenbahnen des Deutschen Reichs bei Koch l. c. aufgeführten (auch die schmalspurigen) Bahnen nehmen am internationalen Verkehr theil.

Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze:

86. bei Liebau bis Liebau.
87. bei Seidenberg bis Seidenberg.
88. Die von der Böhmischen Nordbahn betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtêhrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze:

89. bei Reitzenhain bis Reitzenhain.
90. bei Klingenthal bis Klingenthal.
91. Die von der Böhmischen Westbahn betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Furth i. W. bis Furth i. W.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der Oesterreichisch-Deutschen Grenze:

92. bei Niklasdorf bis Ziegenhals.
93. bei Passau bis Passau.
94. bei Braunau bis Simbach.
95. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der Schweizerisch-Deutschen Grenze:

96. bei Konstanz bis Konstanz.
97. bei Rielasingen bis Singen.
98. bei Waldshut bis Waldshut.

IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gehörigen, von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der Französisch-Deutschen Grenze:

99. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.
100. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.
101. bei Chambrey bis Chambrey.
102. bei Novéant bis Novéant.
103. bei Amanweiler bis Amanweiler.
104. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Grossen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der Niederländisch-Deutschen Grenze:

105. bei Aachen bis Aachen.
106. bei Dalheim bis Dalheim.

VI. Niederländischer Verwaltungen.

107. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der Niederländisch-Deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.
108. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene Strecke von der Niederländisch-Deutschen Grenze bei Cranenburg bis Cleve.
109. Die von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn betriebene Strecke von der Niederländisch-Deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich.

Die von den Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der Niederländisch-Deutschen Grenze:

110. bei Gronau bis Gronau.
111. bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Deutschen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 14. Frankreich, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19. Luxemburg, Ziffer 2, 3. Niederlande, Ziffer 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13. Oesterreich-Ungarn, Ziffer 25 bis und mit 44. Russland, Ziffer 47, 48, 49, 50, 51, 52. Schweiz, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Frankreich.

A. Von Französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.[3])

Die Linien d'intérêt général:

1. Der Nordbahn
2. Der Ostbahn, einschliesslich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Vrigne-Meuse nach Vrigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château.
3. Der Westbahn.
4. Der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, einschliesslich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.
5. Der Orléansbahn, einschliesslich der Lokalbahnen der Sarthe.[4])
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschliesslich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.[4]a)
8. Die beiden Ringbahnen von Paris, einschliesslich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Grossen Belgischen Centralbahn betriebenen Strecken von der Belgisch-Französischen Grenze:

9. bei Treignes bis Vireux.
10. bei Doissche bis Givet.
11. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der Französisch-Belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.
12. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Französisch-Belgischen Grenze bei Abeele bis Hazebrouck.
13. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der Französisch-Belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der Deutsch-Französischen Grenze:

14. bei Altmünsterol bis Petit-Croix.
15. bei Deutsch-Avricourt bis Igney-Avricourt.
16. bei Chambrey bis Moncel.
17. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle.
18. bei Amanweiler bis Batilly.
19. bei Fentsch bis Audun-le-Roman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der Französisch-Schweizerischen Grenze:

20. bei Delle bis Delle.
21. bei Vallorbes bis Pontarlier.
22. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienischer Verwaltungen.

23. Die von der Italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der Italienisch-Französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung: Betreffend die Bahnstrecken, welche von Französischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 15, 16. Deutschland, Ziffer 99, 100, 101, 102, 103, 104. Italien, Ziffer 4. Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23.

Italien.

A. Von Italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.[5])

1. Sämmtliche von der Gesellschaft des Mittelländischen Netzes betriebenen Linien.
2. Sämmtliche von der Gesellschaft des Adriatischen Netzes betriebenen Linien.
3. Sämmtliche von der Gesellschaft des Sizilianischen Netzes betriebenen Linien.

B. Bahnstrecken, welche im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen sich befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

4. Die von der Französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der Italienisch-Französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

5. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der Italienisch-Schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

6. Die von den K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der Italienisch-Oesterreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Italienischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Frankreich, Ziffer 23. Oesterreich-Ungarn, Ziffer 22, 23, 24. Schweiz, Ziffer 24.

---

[3]) Die vielen (Koch l. c.) bei Frankreich unter 1 A—1 Q, 2 A—2 H, 2 A—H und K, 4 A—4 D, 5 C—5 U, 6 B—6 G, 7 B u. C, 11 und 12 aufgeführten Französischen Lokalbahnen sind vom internationalen Verkehr ausgeschlossen.

[4]) Siehe Koch l. c. Frankreich unter 3 J.

[4]a) Siehe Koch l. c. Frankreich unter 7 Etat Linie b 3 und 7 A..

[5]) Die Italienischen Lokalbahnen (siehe Koch l. c. unter I A—I H, II A—II P) sowie die West-Sizilianischen und sämmtliche Sardinischen Eisenbahnen sind vom internationalen Verkehr ausgeschlossen.

Luxemburg.

A. Von Luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz Heinrichbahn, mit Einschluss der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen sämmtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.
3. Die von den Königlich Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der Deutsch-Luxemburgischen Grenze bei Ulflingen bis Ulflingen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Luxemburgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 17, 18.

Niederlande.

A. Von Niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.[5a)]

1. Gesellschaft zum Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen.
2. Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft.
3. Holländische Eisenbahngesellschaft.
4. Niederländische Central-Eisenbahngesellschaft.
5. Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft.
6. Haarlem-Zandvoort Eisenbahngesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

7. Die von den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der Deutsch-Niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den Königlich Preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der Deutsch-Niederländischen Grenze:

8. bei Borken bis Winterswyk.
9. bei Bocholt bis Winterswyk.
10. bei Elten bis Zevenaar.
11. bei Straelen bis Venloo.
12. bei Kaldenkirchen bis Venloo.
13. bei Dahlheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

14. Die von der Grossen Belgischen Centralbahn betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Hamont bis zur Niederländisch-Deutschen Grenze bei Dahlheim.
15. Die von der Grossen Belgischen Centralbahn betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Lanaeken bis zur Niederländisch-Deutschen Grenze bei Aachen.
16. Die von der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Visé bis Maestricht.
17. Die von der Grossen Belgischen Centralbahn betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Weelde-Merxplas bis Tilburg.
18. Die von der Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.
19. Die von der Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Belgisch-Niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Niederländischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 13. Deutschland, Ziffer 107, 108, 109, 110, 111.

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschliesslich Liechtenstein).

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich-Ungarn betrieben werden.[6)]

1. K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, mit Einschluss der auf Fürstlich Liechtensteinschem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch-Buchs und der von der Italienischen Adria-Eisenbahngesellschaft mitbetriebenen Strecke von der Italienisch-Oesterreichischen Grenze bei Pontebba bis Pontafel, dagegen mit Ausschluss der Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien:
   a) Spalato-Severic-Knin,
   b) Perkovic-Slivno-Sebenico;

   dann der Kolomeaer Lokalbahnen:

   c) Kolomea-Sloboda rungurska nebst Abzweigung
   d) Nadwornianski przedmiescie Szeparowce-Kniazdwór.
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
3. Böhmische Kommerzialbahnen.
4. Böhmische Nordbahn.
5. Böhmische Westbahn.
6. Bozen-Meraner Eisenbahn.
7. Buschtêhrader Eisenbahn.
8. Galizische Carl Ludwigbahn, mit Einschluss der von der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwoloczyska bis zur Oesterreichisch-Russischen Grenze ebendaselbst; jedoch mit Ausschluss der Flügelbahn:
   e) Podleze-Niepolomice.
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
10. Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke).
11. Kremsthalbahn.
12. Mährisch-Schlesische Centralbahn.
13. Neutitscheiner Lokalbahn.
14. Oesterreichische Nordwestbahn.
15. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft (Oesterreichische Linien).
16. Stauding-Stramberger Lokalbahn.
17. K. K. Südbahngesellschaft (Oesterreichische Linien), mit Ausschluss der schmalspurigen Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe).
18. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
19. Die von den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von Lawoczne bis an die Ungarische Grenze der K. K. Staatsbahn Stryj-Ungarische Grenze bei Beskid.
20. Eisenbahn Wien-Aspang.
21. Wiener Verbindungsbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahngesellschaft betriebenen Strecken von der Italienisch-Oesterreichischen Grenze:

22. bei Cormons bis Cormons.
23. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien.
24. bei Peri bis Ala.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der Deutsch-Oesterreichischen Grenze:

25. bei Kiefersfelden bis Kufstein.
26. bei Salzburg bis Salzburg.
27. bei Waldsassen bis Eger.
28. bei Schirnding bis Eger.
29. bei Asch bis Eger.

Die durch die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der Deutsch-Oesterreichischen Grenze:

30. bei Brambach bis Eger.
31. bei Bärenstein bis Weipert.
32. bei Moldau bis Moldau.
33. bei Schöna bis Bodenbach.
34. bei Schöna bis Tetschen.
35. bei Neusalza-Spremberg bis zur Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Taubenheim.
36. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur Oesterreichisch-Deutschen Grenze bei Ebersbach.
37. bei Seifhennersdorf bis Warnsdorf.
38. bei Gross-Schönau bis Warnsdorf.
39. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die Königlich Preussischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der Deutsch-Oesterreichischen Grenze:

40. bei Neusorge bis Halbstadt.
41. bei Jägerndorf bis Jägerndorf.
42. bei Oderberg bis Oderberg.

[5a)] Die Linien der Niederländischen Lokalbahn-Gesellschaft Wilhelm III. werden in der Liste nicht aufgeführt, sind also, wie sämmtliche Dampftramways vom internationalen Verkehr ausgeschlossen.

[6)] Bei den Oesterreichischen Eisenbahnen ist nicht aufgeführt die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Mühlkreis- und die Steyrthalbahn, desgl. die Achensee und Salzburger Lokalbahn, auch die Prager Eisenindustriebahn und die Dampftramways; desgl. sämmtliche Bahnen im Oesterreichisch-Ungarischen Okkupationsgebiet (Bosnabahn, Militärbahn Banjaluka-Doberlin, Metkovic-Mostar).

43. bei Goczalkowitz bis Dziedītz.
44. bei Neuberun bis Oswięcim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der Russischen Südwestbahnen in der Richtung aus Russland betriebenen Strecken von der Russisch-Oesterreichischen Grenze:

45. bei Radziwilow bis Brody.
46. bei Woloczysk bis Podwoloczyska.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Oesterreichischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 82 bis und mit 95. Italien, Ziffer 6. Russland, Ziffer 53, 54, 55. Schweiz, Ziffer 12, 13.

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. Ungarische Staatsbahnen, mit Ausnahme der Linien:
   Garam-Berzencze Selmeczbánya,
   Soroksár-Szt.-Lörincz,
   Taraczköz Teresel,

dagegen mit Einschluss folgender von der Staatsbahnverwaltung betriebenen Linien:

- a) von der Rumänischen Grenze bis Prédeal.
- b) von der Grenze bei Zimony bis Belgrad.
- c) von Brod bis Bosna-Brod.
- d) der Eisenbahn Arad-Temesvár.
- e) der Lokalbahn Békés-Földvár-Békés.
- f) der Lokalbahn Debreczen-H.-Nánás-Büd-Szt.-Mihály.
- g) der Lokalbahn Nagy-Várad-Belényes-Vaskoh.
- h) der Lokalbahn Puszta-Tenyö-Kun-Szt.-Márton.
- i) der Lokalbahn Kun-Szt.-Márton-Szentes.
- j) der Lokalbahn Ujszász-Jász-Apáti.
- k) der Lokalbahn Mezö-Tur-Turkeve.
- l) der Lokalbahnen von Zagorien (Csáktornya-Zágráb).
- m) der Lokalbahn Vinkovce-Brcka.
- n) der Lokalbahn Maros-Vásárhely-Szász-Régen.
- o) der Lokalbahn von Mátra.
- p) der Lokalbahn Bánréve-Ozd.
- q) der Lokalbahnen von Bihar.
- r) der Lokalbahn Héjasfalva-Székelyudvarhely.
- s) der Lokalbahn Maros-Ludas-Beszterce.
- t) der Lokalbahn Ruma-Vrdnik.
- u) der Lokalbahn Szombathely-Pinkafö.
- v) der Lokalbahn Bóba-Sümegh.
- w) der Lokalbahn Marmaros-Sziget-Sziget.
- x) der Lokalbahn Szatmár-Nagybánya.
- y) der Lokalbahn von Szilagyság.
- z) der Lokalbahn Nyiregyháza-Mátészalka.
- aa) der Lokalbahn Rétszihus-Szegszárd.
- bb) der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse.
- cc) der Lokalbahn Kisújszállás-Dévaványa-Gyoma.
- dd) der Lokalbahnen in Bács-Bodrogh.
- ee) der Pécs-Barcser Eisenbahn.
- ff) der Mohács-Pécser Eisenbahn.

2. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluss der von dieser betriebenen
   a) Lokalbahn Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek und der
   b) Lokalbahnen von Torontál.
3. K. K. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien), mit Einschluss der folgenden von derselben betriebenen Lokalbahnen:
   a) Köszegh-Szombathely.
   b) Barcs-Pakrácz.
4. K. K. Kaschau-Oderberger Bahn (Ungarische Linien), einschliesslich der von dieser betriebenen Strecke Margitfalu-Gölniczbánya der Lokalbahn im Gölniczthal, aber ausschliesslich der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya-Szomolnok derselben Linie.
5. Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahngesellschaft, einschliesslich der von dieser betriebenen Strecke Lujta-Ujfalu-Ebenfurt der Wien-Pottendorf-Wienerneustädter Linie der K. K. Südbahngesellschaft.
6. Lokalbahn von Arad und Csanád.
7. Lokalbahn im Szamosthal.
8. Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szt.-György.
9. Lokalbahn im Poprádthal.

Russland.

A. Von Russischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.[7])

1. Nikolaibahn.
2. Putiloff Eisenbahn (Zweigbahn der Nikolaibahn).
3. Rybinsk-Bologoe Eisenbahn.
4. Ostachkovo-Rjew Eisenbahn.
5. St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn.
6. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Sektion).
7. Riga-Tuckum Eisenbahn.
8. Moskau-Nijninowgorod Eisenbahn.
9. Schuja-Ivanowo Eisenbahn.
10. Moskau-Jaroslawl Eisenbahn.
11. Moskau-Brester Eisenbahn.
12. Moskau-Kursk Eisenbahn.
13. Moskau-Riasan Eisenbahn.
14. Riasan-Koslow Eisenbahn.
15. Riashsk-Wjasma Eisenbahn.
16. Riashsk-Morschansk Eisenbahn.
17. Tambow-Koslow Eisenbahn.
18. Tambow-Saratow Eisenbahn.
19. Grjasy-Zarizyn Eisenbahn.
20. Koslow-Woronesh-Rostower Eisenbahn.
21. Catherine Eisenbahn.
22. Orel-Grjasy Eisenbahn.
23. Livny Eisenbahn (schmalspurig).
24. Orel-Witebsker Eisenbahn.
25. Dünaburg-Witebsker Eisenbahn.
26. Riga-Dünaburger Eisenbahn.
27. Mitauer Eisenbahn.
28. Libau-Romny Eisenbahn.
29. Warschau-Terespoler Eisenbahn.
30. Warschau-Bromberger Eisenbahn.
31. Warschau-Wiener Eisenbahn.
32. Lodsin Eisenbahn.
33. Kursk-Kiew Eisenbahn.
34. Süd-Westbahnen.
35. Kharkow-Nicolajew Eisenbahn.
36. Kursk-Kharkow-Asower Eisenbahn.
37. Losowo-Sebastopoler Eisenbahn.
38. Weichselbahn.
39. Ivangorod-Dombrowo Eisenbahn.
40. Morschansk-Sysraner Eisenbahn.
41. Wladikaukaser Eisenbahn.
42. Fastower Eisenbahn.
43. Orenburger Eisenbahn.
44. Samara-Ufa Eisenbahn.
45. Muromer Eisenbahn.
46. Polessjesche Eisenbahnen.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Königlich Preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der Deutsch-Russischen Grenze:

47. bei Eydtkuhnen bis Wirballen.
48. bei Ottlotschin bis Alexandrowo.
49. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte Oder-Ufer Eisenbahn).
50. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn).
51. Die von der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der Deutsch-Russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
52. Die von der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der Deutsch-Russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

53. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der Oesterreichisch-Russischen Grenze bei Szszakowa bis Granica.

Die von der Galizischen Carl Ludwigbahn in der Richtung nach Russland betriebenen Strecken von der Oesterreichisch-Russischen Grenze:

54. bei Brody bis Radziwilow.
55. bei Podwoloczyska bis Woloczysk.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Russischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 79, 80, 81. Oesterreich-Ungarn, Ziffer 45, 46.

---

[7]) Unter den Russischen Eisenbahnen fehlen: Baskuntschak-Eisenbahn, Donetzsche Kohlenbahn, Finnländische Eisenbahnen mit Borgo-Kerwo und Tammerfors-Tawastehus, Jaroslawl-Wologda, Nowgorod, Nowotorshock, Obojanische Eisenbahn, Petersburg-Pawlowsk, Rshew-Wjasma, Riga-Pskow, Romny-Krementschug, Sibirische Eisenbahn, Uralbahn, Transkaspische und Transkaukasische E. und Zarskoe-Sselo.

Schweiz.

A. Von Schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.[8])

1. Schweizerische Centralbahn.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn.
4. Schweizerische Nordostbahn.
5. Vereinigte Schweizerbahnen.
6. Neuenburger Jurabahn.
7. Emmenthalbahn.
8. Langenthal-Huttwilbahn.
9. Tössthalbahn.
10. Aargauisch-Luzernische Seethalbahn.
11. Schweizerische Südostbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der Oesterreichisch-Schweizerischen Grenze:

12. bei Buchs bis Buchs.
13. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der Deutsch-Schweizerischen Grenze:

14. bei Gottmadingen bis zur Schweizerisch-Deutschen Grenze bei Wilchingen.
15. bei Stetten bis Basel.
16. bei Leopoldshöhe bis Basel.
17. bei Grenzach bis Basel.
18. Die von den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom Badischen Bahnhof bis zum Centralbahnhof in Basel.
19. Die von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebene Strecke von der Deutsch-Schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der Französisch-Schweizerischen Grenze:

20. bei St. Gingolph bis Bouveret.
21. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives.
22. bei La Plaine bis Genf-Cornavin.
23. bei Col-des-Roches bis Locle.

IV. Italienischer Verwaltungen.

24. Die von den Italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der Italienisch-Schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von Schweizerischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 96, 97, 98. Frankreich, Ziffer 20, 21, 22. Italien, Ziffer 5.

II.

Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes.

Art. I.

Der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, dass das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf weiteres den jährlichen Betrag von 100000 Frcs. nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. II.

Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschliessenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benutzung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in Deutscher und Französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniss der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschliessenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniss zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschliessenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschliessenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Art. III.

Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniss gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, dass die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrath zu diesem Zweck zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maassregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, dass er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, dass der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

III.

Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

§ 1. (Zu Art. 3 des Uebereinkommens.)[1])

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten.[1a])
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.[1b])
3. Leichen.[2])
4. Schiesspulver, Schiessbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.[3])

[8]) Von den Schweizerischen Bahnen fehlen sämmtliche Schmalspur-, Drahtseil-, Strassen- und Zahnradbahnen; ausserdem die Bödelibahn, Jura-Simplonbahn, Ostermundingen, Pont-Vallorbes und Seethalbahn.

[1]) Siehe Betr.-R. § 48 B.
[1a]) Betr.-R. § 48 B2 bedingungsweise zugelassen.
[1b]) Betr.-R. 1 bis B3 bedingungsweise zugelassen.
[2]) Siehe dagegen Betr.-R. § B4 die besonderen Bedingungen, unter welchen Leichen befördert werden.
[3]) Siehe Betr.-R. § 48 A 1 bis 3 und Anlage D 1.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.[4])

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

§ 2. (Zu Art. 6 des Uebereinkommens.)[5])

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maassgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselbe müssen für gewöhnliche Fracht auf weisses, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in Deutscher oder in Französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, dass die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muss aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in Deutscher oder Französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.[6])

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, bezw. Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandstation verlangen, dass für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 3. (Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I — XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Frcs. für jedes Bruttokilogramm.[7])

In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.[8])

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbusse das Zehnfache der Frachtdifferenz.[9])

§ 4. (Zu Art. 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.[10])

§ 5. (Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Frcs. für jeden Frachtbrief festgesetzt.[11])

§ 6. (Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)[12])

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:
 1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag;
 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km . . . . 1 „
b) für Frachtgüter:
 1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;
 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km . . . . 2 „

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer andern anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

[4]) Siehe Betr.-R. § 50 Nr. 1.
[5]) Betr.-R. § 50 Nr. 7 und Anl. B.
[6]) 1 bis Nr. 1. Abs. 2 und 2.
[7]) Betr.-R. § 48 C.
[8]) Betr.-R. § 50 Nr. 4.
[9]) Betr.-R. § 49.
[10]) Betr.R. Anl. A.
[11]) Betr.-R. § 56.
[12]) Betr.-R. § 57.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschliessenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, bezw. avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maassgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniss verlängert.

§ 7. (Zu Art. 15 des Uebereinkommens.)

Zu der im Art. 15 Abs. 6 vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 8. (Zu Art. 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust beträgt 2% bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süssholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1%.

§ 9. (Zu Art. 38 des Uebereinkommens.)

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muss im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts.

§ 10. (Zu Art. 48 des Uebereinkommens.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
 a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
 b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen:
 a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präzipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
 b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;

c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarif-Bestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungsbestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschliessenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Anlage 1.

Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I. Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen andern Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 mm starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äussere Kiste keinen grösseren Raum als 0,06 cbm haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II. Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" usw. tragenden Zettel beklebt sein.

III. Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme usw.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 cbm Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften.

V. Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 kg enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI. Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII. Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen, selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

VIII. Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt sind, dass das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

IX. Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernieteten Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt,

   oder
2. in Blechgefässen von höchstens 75 kg brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

   oder
3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XI. Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. IX für Schwefeläther usw. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII. Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV. Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

XVI. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Maassgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,
oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3 Anwendung.

XIX. Für Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. IX) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, Absatz 1 maassgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX. Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduzirt) nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe gibt;

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen usw.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol usw.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
   entweder
   a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
   oder
   b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
   oder
   c) in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften;
      aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf, oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kolo darf 60 kg nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenem Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder dass das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther usw.) Anwendung.

XXI. Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden,
   entweder
   a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
   oder
   b) in dichten widerstandsfähigen Metallgefässen,
   oder
   c) in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den, an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas haben ausserdem noch die Aufschrift „Muss getragen werden" zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther usw.) Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin usw.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
   entweder
   a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
   oder
   b) in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf an der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den, den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas haben ausserdem noch die Aufschrift: „Muss getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.

XXIII. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. Nr. XXXV.

XXIV. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigmet), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) usw. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn:
1. auf jedem Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist: entweder
   a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die innern Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,
   oder
   b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,
   oder
   c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1 und unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze usw.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse usw. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefässen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruss wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefässen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:
entweder
a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,
oder
b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckeln gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie und Cappeseiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 cm Seite im Abstand von 2 cm bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, sodass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transporte zugelassen.

XXXII. Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:
1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Absender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die erforderlichen Decken sind von den Absendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

XXXIII. Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIV. Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse Holzspähne usw., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Trass werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, dass der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV. Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschliesslich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 kg zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter Nr. IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschliesslich aufgeführten Körper einerseits, und die

unter Nr. XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewicht von 100 g) andererseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

Anlage 3.

Erklärung.

Die Güter-Expedition der . . . .
Eisenbahn zu . . . . hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach . . . .
von mir (uns) angenommen, nämlich . . . .
. . . .
Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, dass diese Güter
unverpackt / in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung *)
. . . .
aufgegeben sind, und dass dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

. . . . den . . ten . . . . 18 . .

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

. . . . den . . . . . . 18 . .

Die Güterexpedition der . . . . Eisenbahn zu . . . . ersuche(n) ich (wir), die mittelst Frachtbrief d. d. . . den . . . . 18 . . zur Beförderung
an . . . .
zu . . . .
aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an . . . . in . . . . . . Station . . . . . . der . . . . Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

IV.

Protokoll.

Im Begriffe an die Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständniss, dass Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im weiteren ist man darüber einverstanden, dass die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Die Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des andern Staates.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, dass sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, dass diese Regelung z. Z. mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde und sie betrachten es als wünschenswerth, dass dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, dass durch das Uebereinkommen das Verhältniss der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und dass dieses Verhältniss auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie dass insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, dass das Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungsbestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebeinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Protokoll mit ihren Unterschriften versehen.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

Für die Schweiz: Welti. Farner.
Für Belgien: Jooris.
Für Deutschland: Otto von Bülow.
Für Frankreich:
Cte de Diesbach. E. George.
Für Italien: A. Peiroleri.
Für Luxemburg: W. Leibfried.
Für die Niederlande:
T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.
Für Oesterreich-Ungarn: Seiller.
Für Russland:
A. Hamburger. N. Isnard.

V.

Procès-verbal de la Conférence diplomatique réunie à Berne pour la conclusion d'une Convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer. *)

Lundi 13 octobre 1890.

Sont présents:

Pour l'Allemagne: Monsieur Otto von Bülow, Conseiller intime actuel et Chambellan de Sa Majesté l'Empereur, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Pour l'Autriche-Hongrie: Monsieur le Baron Alois von Seiller, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Pour la Belgique: Monsieur Joseph Jooris, Commandeur de l'Ordre de Léopold, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Pour la France: Monsieur le Comte de Diesbach, Chargé d'Affaires de la République Française près la Confédération Suisse, et Monsieur George, Sénateur, Conseiller-maître à la Cour de comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Pour l'Italie: Monsieur Auguste des Barons Peiroleri, Grand Officier des Ordres des St. Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Pour le Luxembourg: Monsieur Guillaume Leibfried, Docteur en droit, Avocat au Barreau de Luxembourg.

Pour les Pays-Bas: Monsieur T. M. C. Asser, Chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais, Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Chêne, etc., Conseiller au Ministère des Affaires étrangères, Professeur de Droit à l'Université d'Amsterdam, et Monsieur Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, Chef des Affaires générales de la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Pour la Russie: Monsieur André de Hamburger, Secrétaire d'Etat, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur près la Confédération

---

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt" oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen.

Das Anerkenntniss ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

*) Deutsche Exemplare existiren von diesem Schluss- bezw. Vollziehungsprotokoll nicht. Die Sitzung dauerte von 3—5 Uhr Nachmittags.

Suisse, et Monsieur Isnard, Ingénieur, Conseiller de Cour, Chef de division au Ministère des chemins de fer.

Pour la Suisse: Monsieur Emile Welti, Chef du Département des Postes et Chemins de fer, et Monsieur Gottfried Farner, Inspecteur administratif des chemins de fer Suisses.

1° La Conférence est ouverte par M. le conseiller fédéral Welti qui, après avoir souhaité la bienvenue à MM. les Délégués, est chargé de la présidence. M. Farner est prié d'assumer les fonctions de secrétaire. M. Huguenin, Adjoint de l'inspectorat technique des chemins de fer Suisses, assiste à la Conférence en qualité de traducteur.

2° Les pleins-pouvoirs produits par MM. les Délegués sont trouvés en bonne et due forme. MM. les plénipotentiaires de Russie se réservent de présenter leurs pleins-pouvoirs dès qu'ils leur seront parvenus.

3° La Conférence se met alors à déterminer, sur la base du projet qui lui est présenté par le Conseil fédéral, la forme en laquelle le procès-verbal final de la IIIme Conférence de Berne, du 17 juillet 1886, doit être transformé en une Convention définitive. Ce travail terminé, la Conférence décide de procéder demain 14 octobre 1890 à la signature de cette Convention.

4° Sur l'invitation adressée par M. le président à MM. les Délégués de présenter les observations qu'ils pourraient avoir à formuler, M. de Bülow donne lecture de la déclaration suivante:

„Le § 3, alinéa 3 des ‚Dispositions réglementaires' prévoit une amende pour le cas où la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 % la capacité de chargement du wagon.

Or, depuis la rédaction de cet article, les inscriptions portées par les wagons allemands ont été modifiées dans ce sens que l'expression ‚capacité de chargement' (Tragfähigkeit) a été remplacée par celle de ‚poids de charge' (Ladegewicht). L'indication de la capacité de chargement ajoutée à côté de l'inscription principale comprend déjà d'autre part le maximum de poids réellement admissible pour la charge. Une surcharge au delà de la capacité de chargement des wagons allemands, dans la signification actuelle de cette expression, est par conséquent inadmissible au point de vue de la sécurité. L'insertion dans le protocole de signature d'une remarque particulière à ce sujet paraît donc nécessaire."

Conformément à la proposition de M. le sénateur George adoptée à l'unanimité de la Conférence, la déclaration de M. de Bülow est renvoyée à l'office central à instituer qui sera chargé d'examiner les suites qui devront être données à cette déclaration.

Le Président: Welti. Le Secrétaire: Farner.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplanänderungen zum Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. Oktober 1890, gültig vom 1. Januar 1891 ab.

Schiessplatz-Berlin. Berliner Zeit.

Gemischter Zug Nr. 5 II. und III. Klasse Ankunft	Gemischter Zug Nr. 5 II. und III. Klasse Abfahrt	Personenzug Nr. 1 II. und III. Klasse Ankunft	Personenzug Nr. 1 II. und III. Klasse Abfahrt	Stationen
—	1.00	—	4.00	Schiessplatz
1.09	1.24	4.08	4.09	Sperenberg
1.29	1.44	4.13	4.15	Clausdorf
×1.50	×1.51	—	—	Mellen
2.00	2.10	4.25	4.26	Zossen
×2.24	×2.25	×4.38	×4.39	Rangsdorf
2.37	2.39	4.49	4.50	Mahlow
×2.52	×2.53	×5.00	×5.01	Marienfelde
3.05	—	5.10	—	Berlin (Militärbahnhof).

× Die Züge halten nur im Bedarfsfalle. (2822J)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die im diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Neuss und Capellen-Wevelinghoven gelegene Haltestelle Holzheim erhält die Bezeichnung „Holzheim bei Neuss".

Köln, den 22. Dezember 1890. (2823)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 1, Theil I. Der Name der Station Olen-Kolodes der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn ist in „Kolodesnaja" abgeändert.

Der Deutsch-Russische Ausnahmetarif 1, Theil I vom 15/27. September 1889, sowie der zugehörige I. und II. Nachtrag ist hiernach zu berichtigen. (2824)

Bromberg, den 16. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verkehrsstörungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagenübereinkommens wird zur Kenntniss gebracht, dass die Eisenbahnschiffbrücke bei Speyer wegen Eisganges am 16. d. Mts. abgeführt worden ist.

Ludwigshafen a. Rh., den 18. Dez. 1890.
Die Direktion. (2825)
v. Lavale.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Infolge starker Eisbildung auf der Donau wurde der Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der K. Ung. Staatsbahnen am 14. Dezember l. J. für unbestimmte Zeit eingestellt. (2826)

Budapest, am 18. Dezember 1890.

4. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Die in unserer Bekanntmachung vom 30. November 1890 erwähnten direkten Tarifsätze für die Stationen Benz, Kletkamp und Lütjenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen in Kraft.

Erfurt, den 19. Dezember 1890. (2827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen. Am 1. Januar 1891 erscheint Nachtrag IX zum Gütertarife für vorbezeichneten Verkehr.

Derselbe enthält u. a. Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften (Zulassung von Hülsenfrüchten und Oelsaaten in loser Schüttung zur Beförderung), theilweise Aenderung der Entfernungen für Elsterwerda, Berl.-Dresdr. und Oberl. Bhf., Gera (Reuss), Preuss. Staatsb. und Weim.-Geraer Bhf., Leipzig, Eilenb. u. Thüring. Bhf., Plagwitz-Lindenau, Preuss. Staatsb., Röderau, Weida, Preuss. Staatsb. und Zeitz, Preuss. Staatsb., sowie Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife, insbesondere für Wegebaumaterialien und Staubkalk.

Die in einzelnen Fällen durch die Entfernungsänderungen eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 15. Februar 1891 an.

Der Nachtrag ist von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 17. Dezember 1890. (2828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1891 tritt zum Süddeutschen Donau-Umschlagstarif vom 1. März 1887 der Nachtrag VI in Kraft, welcher Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen, der Tariftabellen A und B, sowie der Verkehrsleitungs-Vorschriften enthält.

München, den 16. Dezember 1890. (2829)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Königlich-Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1891 tritt zum Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Döbeln (Grossbauchlitz)-Mügeln-Oschatz und Mügeln-Nerschau-Trebsen der Nachtrag IV in Kraft, welcher u. a. Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften unter B, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Frachttarifs für die Uebergangsstationen Grossbauchlitz, Oschatz und Nerchau-Trebsen enthält.

Abdrücke desselben können durch

unsere Güter - Expeditionen bezogen werden.
Dresden, am 17. Dezember 1890. (2830)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar k. J. tritt für den Badisch - Württembergischen Güterverkehr unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifs ein neuer Tarif in Kraft.
Exemplare können ohne die „Allgemeine Kilometer-Tariftabelle" zum Preise von 2 ℳ 20 ₰, mit letzterer zum Preise von 2 ℳ 50 ₰ von unseren Dienststellen bezogen werden.
Karlsruhe, den 20. Dezember 1890. (2831)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Die in dem am 1. Januar 1891 in Kraft tretenden neuen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen Tiefenbach, Kalteneck, Fürsteneck, Röhrnbach, Ebnath, Brand i. F., Unterlind und Fichtelberg treten ebenfalls an dem gedachten Tage in Gültigkeit.
Köln, den 19. Dezember 1890. (2832)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nassau-Badischer Güterverkehr. Der zum 1. Januar n. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag V enthält theilweise ermässigte Entfernungen für einzelne Stationsverbindungen, ausserdem direkte Sätze für die Stationen Chausseehaus, Dotzheim, Hahn-Wehn und Bleidenstadt des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für die Stationen Christianshütte, Eschenau, Heckholzhausen, Schadeck und Schupbach der Kerkerbachbahn sowie Aenderungen in den Ausnahmetarifen. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 19. Dez. 1890. (2833)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Am 1. Januar 1891 bezw. soweit Erhöhungen eintreten, am 15. Februar 1891, gelangen im Verkehr zwischen Meiningen (Werrabahn) und Probstzella (Direktionsbezirk Erfurt) einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits anderweite, zumeist ermässigte, in einigen Fällen jedoch auch erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Erfurt, den 19. Dezember 1890. (2834)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Deutsch - Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird die Station Schlebusch B. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die Ausnahmetarife 9 a und 9 b des Deutsch-Dänischen Verbandes einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Altona, den 18. Dezember 1890. (2835)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Januar 1891 an Stelle des Heftes 6 vom 1. Februar 1885 ein neues Heft 6 zu dem Tarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung, welches zum Preise von 1,00 ℳ von den betheiligten Stationen und der hiesigen Drucksachenkontrole bezogen werden kann.
Durch das neue Heft 6 kommen theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung.
Strassburg, den 18. Dezember 1890. (2836)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt für die Beförderung der im Ausnahmetarif P enthaltenen Artikel und zwar: Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre zwischen der Station Duiven der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Ameln, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits ein Frachtsatz von 0,37 ℳ für 100 kg in Wirksamkeit.
Köln, den 20. Dezember 1890. (2837)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. An Stelle der durch Bekanntmachung vom 1. Juli d. Js. mit dem 20. December 1890 alten Stils/1. Januar 1891 neuen Stils ausser Kraft gesetzten Tarife und zwar:
a) des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Oktober alten Stils/1. November neuen Stils 1888 sowie die Ausnahmetarife zu demselben für die Richtung nach Russland,
b) des Anhangs I zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Oktober alten Stils/1. November neuen Stils 1888,
c) des Importtarifs nach Moskau über Wirballen-St. Petersburg vom 15. August 1883,

wird im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1890 alten Stils/1. Januar 1891 neuen Stils ein neuer Importtarif nach Russland Heft IV enthaltend Tarifsätze für Frachtgüter als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland mit der Maassgabe eingeführt, dass:
1. von den in diesem Tarife für die Russischen Stationen vorgesehenen Frachtsätzen vorläufig nur diejenigen für die Stationen St. Petersburg, Moskau, Wjäsma, Smolensk und Minsk gelten,
2. der Zeitpunkt des Inkrafttretens der für die anderen Russischen Stationen in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze, welche vorläufig noch keine Gültigkeit haben, durch spätere Bekanntmachung veröffentlicht werden wird,
3. für diejenigen Russischen Stationen, welche in dem Tarife zwar namentlich und unter Angabe der Entfernungen, jedoch ohne Frachtsätze aufgeführt sind, die spätere Einführung von Frachtsätzen in Aussicht genommen ist,
4. die bestehenden, im Heft III enthaltenen Frachtsätze für Eilgut für die Richtung von und nach Russland im bisherigen Umfange auch nach dem 1. Januar 1891 bis auf weiteres in Kraft bleiben.

Der neue Tarif kann vom 28. Dezember d. J. ab von der Fahrkartenausgabestelle in Bromberg, vom 29. Dezember d. J. ab von den Verkaufsstellen in Berlin und vom 1. Januar k. J. ab von den anderen Deutschen Verkaufsstellen bezogen werden.
Bromberg, den 20. Dezember 1890. (2838)
Geschäftsführende Verwaltung des
Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. (Neuer Lokal-Gütertarif.) Am 1. Januar 1891 tritt ein neu umgearbeiteter Lokal-Gütertarif Theil II in Kraft, durch welchen der Tarif Theil II vom 1. August 1883 sammt allen Nachträgen, sowie der Instruktionstarif für den Transport von Rüben etc. vom 15. August 1884, dann der Ausnahmetarif für den Transport von Mauer- und Dachziegeln etc. vom 15. August 1884 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt werden.
Ausserdem tritt zu diesem Tarife ein Anhang in Kraft, welcher ermässigte Kartirungs-Frachtsätze für spezielle Artikel in einzelnen Relationen enthält.
Exemplare des neuen Tarifes können bei der Direktion in Wien oder im Wege der gesellschaftlichen Stationen zum Selbstkostenpreise bezogen werden.
Wien, am 13. Dezember 1890. (2839)

K. K. priv. Oestereichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes für Mehl. Der am 1. Oktober 1889 in Kraft getretene Ausnahmetarif für Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten für den Lokalverkehr der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bezw. der von der unterzeichneten Verwaltung betriebenen Lokalbahnen bleibt bis auf weiteres längstens bis Ende Dezember 1891 in Gültigkeit.
Wien, den 20. Dezember 1890. (2840)
Die Centralverwaltung
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn
und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages I zum Lokal-Gütertarife. Zu unserem seit dem 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Gütertarife tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 der

Nachtrag I

mit folgendem Inhalte in Kraft:
I. Aenderungen in den Ergänzungen der Waaren-Klassifikation.
II. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife.
III. Modifikationen von Ausnahmetarifen.
IV. Ergänzung der Ausnahmetarife (neue Ausnahmetarife).
V. Aenderungen im Tarife für die Ueberführung von Gütern in Oderberg.
VI. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung obiger Bahndirektion (Bpest Maria Valeria utcza Nr. 11 III Stock) um den Selbstkostenpreis von 10 kr. erhältlich.
Budapest, am 15. Dezember 1890. (2841)

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für den Transport von todtem Wild.) Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1891 gelangen im Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbande für die Beförderuug von todtem Wild nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

	Eilgut	Frachtgut	
	bei Frachtzahlung für mindestens 50 kg pro Frachtbrief	in beliebigen Mengen	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold pro Tonne		
Brünn (K. F. N. B. und Oe. U St. E. G.)			
-Paris Douane	—	202 70	—
-Paris Renilly	—	204.80	—
Olmütz (K. F. N. B. und Oe. U. St. E. G.)			
-Paris Douane	308.15	202.15	166.85
-Paris Renilly	307.85	204,25	168,95
Prag (B. W. B., Bubna, Sandthor, Smichow)			
-Paris Douane	281,45	168.35	132,95
-Paris Renilly	281,15	170,45	135,05
Pilsen (B. W. B. u. K. K. St. B.)			
-Paris Douane	281,45	155 25	119,85
-Paris Renilly	281.15	157,35	121,95
Taus (B. W. B.)			
-Paris Douane	281.45	146,95	111,55
-Paris Renilly	281,15	149,05	113,65

Hierzu kommt eine Einschreibgebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn.

Wien, am 17. Dezember 1890. (2842)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

5. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Betriebsmaterialien betreffend. Die Lieferung der im Jahre 1. April 1891/92 erforderlichen Betriebsmaterialien und zwar:

Gruppe I: raffinirtes und rohes Rüböl, Mineralschmieröl, Putzöl, Braunkohlentheeröl, Amerikanisches Petroleum und Rindstalg,

Gruppe II: Stearinlichte, Seife, Graphit, Stärkegummi, Chlorkalk, Desinfektionspulver, Putzpulver, Karbolsäure, Zündhölzer und Weizenstärke,

Gruppe III: Gewichts- und Plombirschnur, Bindestränge, Bindfaden, Glascylinder, Glimmercylinder, Lampenglocken, gläserne Petroleumbehälter, Banddochte, wollene und baumwollene Fadendochte, Strauch- und Piassavabesen, grobe Leinwand, Flachswerg, Putzlappen, Putzwolle, Fackeln, Plomben, leinene Hand- und Betttücher, Decken- und Kissenbezüge,

Gruppe IV: Batteriestand-, Einsatz- und Ballongläser, Kupfervitriol, Bittersalz, Papierscheiben, gelochtes Papier, Isolatoren, Zinkcylinder, Kupferpole, verzinkter Telegraphenleitungsdraht, Kupferdraht, eiserne Ankerhaken, Spannkonsole und blaue Apparatfarbe soll verdungen werden.

Termin: 14. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, an welches die Angebote verschlossen und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" einzusenden sind.

Lieferungsbedingungen liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder in Briefmarken zu 10 oder 20 ₰ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden.

In den Anträgen ist die Gruppe zu bezeichnen, für welche die Bedingungen verlangt werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 18. Dezember 1890. (2843)

Materialienbüreau.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von

c. 5790 t Stahlschienen und
c. 1825 t Verbindungstheile

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 10. Januar 1891, Mittag 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 19. Dzbr. 1890. (2844)

Das Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahnen.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Für den Verkauf von alten Eisenschienen, Hartguss-Herzstücken, Weichenzungen von Eisen, altem Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, Zink und Kupferniederschlag ist Termin auf

Sonnabend, den 10. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr

im biesigen Amtsgebäude, Frankestrasse 1, angesetzt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 30 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum obigen Termin einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 19. Dezember 1890. (2845)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Anlage 2.

Versandtbahn
Empfangsbahn
Empfangsstation

…hen über den
…Verkehre ent-
…anzugeben, ob sie

der anzuwendenden Tarife
und
Routenvorschrift

Betrag

.... den .... 18......

Unterschrift und Adresse des Absenders

NB. Auf diese Seite des Frachtbriefs ist mit der Ueberschrift in Fettdruck **Frachtbriefduplikat** *das ganz gleichlautende Frachtbriefduplikat angedruckt, dessen* **Rückseite** *aber unbedruckt ist.*

Die Redaktion.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

NB. Auf diese Seite des Frachtbriefs ist mit der Ueberschrift in Fettdruck **Frachtbriefduplikat** *das ganz gleichlautende Frachtbriefduplikat angedruckt, dessen Rückseite aber unbedruckt ist.*

Die Redaktion.

Internationaler Eisenbahntransport.

Frachtbrief.

(Formular I) **Gewöhnliche Fracht** (weisses Papier)
(Formular II) **Eilfracht** (dunkelrosa Papier)

Controlstempel der Eisenbahn

Der Wagen

№

Eigenthümer

№

Eigenthümer

№

Eigenthümer

Der Frachtkarte | №
Pos.

An [1]

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

[1] Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Versandtbahn

Empfangsbahn

Empfangsstation

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung; Bezeichnung der betr. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen	Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift

Betrag der Frankatur

Deklarirtes Interesse an der Lieferung — in Buchstaben

Summe der Nachnahme: Baar-Vorschuss; nach Eingang

Specifikation obiger Nachnahme — Betrag

Frankaturvermerk des Absenders

Stempel der Versand-Station — *Wiege-Stempel* — *Stempel der **Empfangs-Station***

den 18

Unterschrift und Adresse des Absenders

Frankirt	Note	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben	Frankirt	Note	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben	Uebergangs-Stempel und Vermerk über Zuschlagsfristen
	Nachnahme { Baarvorschuss				Uebertrag			
	Nachnahme { nach Eingang							
	Provision							
	Fracht bis				Fracht bis			
					Frachtzuschlag f Interessedeklaration			
					Fracht bis			
	Frachtzuschlag f. Interessedeklaration				Frachtzuschlag f Interessedeklaration			
	Fracht bis				Fracht bis			
	Frachtzuschlag f. Interessedeklaration				Frachtzuschlag f. Interessedeklaration			
	Uebertrag							

	Fracht-satz für 100 Kilogr.	Zu erheben		Uebergangs-Stempel und Vermerk über Zuschlagsfristen
ebertrag				
klaration				
klaration				
klaration				

Nr. 102. 1890.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Organ des Vereins.

Dreissigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Dezember 1890.

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ und ausserdem das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1890 bei.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Dezember 1890.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Bremsen — los!

(Sylvester-Betrachtung eines Nichtbremsers.)

Eine sonderbare Spezies der grossen Eisenbahnfamilie sind die Bremser — nicht jene Bahnbediensteten, welche in Sommer und Winter, durch Sturm und Sonnengluth, in unverdrossener Pflichterfüllung den Eisenbahnzug bremsen und vor Gefahren beschützen. Auch die Heroen der Eisenbahnbremskunst, welche, wie Westinghouse und Hardy, die kontinuirlichen Bremsen auf die höchste Stufe der Vervollkommnung gestellt haben, machen als eigentliche Förderer des zeitgenössischen Eisenbahnwesens eine hochrühmliche Ausnahme von den vielen anderen bremsenden Mächten.

Da ist vor allem die zahlreiche Zunft der kleinen geschäftigen Bremsenerfinder, die Plage der Bahnverwaltungen, aber die Freude, der Stolz und die Hoffnung der Patentanwälte. Weitaus die Mehrzahl aller Eisenbahnpatente werden für Bremsen angemeldet. Dann gibt es leider eine Sorte Bremser, welche aus Unverstand und Bequemlichkeit, oft auch wegen Eigennutz und Schablonenthum grundsätzlich allen Fortschritt bremsen und wahnwitzig das geflügelte Rad eines grossen Zeitenlaufes aufhalten möchten. Diese Abart ist die bedenklichste von allen rückwirkenden Kräften, denn sie arbeitet in der Finsterniss und gar oft im trügerischen Scheinbesitz von Macht und Ansehen. Endlich wäre noch einer Gattung von Eisenbahnbremsern zu gedenken. Es sind dies die unser Mitgefühl erweckenden „Bremser wider Willen“, welche in alltäglicher Berufsausübung wohl den Fortschritt sehen, sich aber in büreaukratischer Impotenz nicht zu demselben bekennen dürfen. In dieser fatalen Lage sind zuweilen nicht nur kleinere, sondern auch hohe und höchst angesehene Mitglieder der grossen Eisenbahn-Beamtenfamilie.

Der richtige Typus des Bremsenerfinders, wie er sich den Bahnverwaltungen darstellt, ist im Grunde genommen ehrlichen und naiven Wesens, meist sanguinisch-cholerischen Temperamentes, und immer ganz erfüllt von der Forschung nach neuen Bremsbacillen. Die Erfinder neuer Bremsen sind überall, auf den Schulen und in der Praxis zu treffen und fast eine jede Bahn hat ihr Bremsgenie, wird jetzt doch selbst auf

kleinen Lokalbahnen nach allen Regeln der hohen Schule gebremst. So wenig die verschiedenen Bremser hinsichtlich des „modus vivendi" oder des zu verwendenden „Agens" übereinstimmen, das Endergebniss ihrer Forschungen ist stets dasselbe: Die neue Bremse ist ungemein einfach, sie wirkt äusserst rasch und mehr oder weniger kontinuirlich und automatisch, kann leicht kontrolirt, regulirt und bedient werden, kostet wenig Anschaffung und Unterhaltung — kurz, die neue Bremse ist die beste von allen.

Am langweiligsten sind die Dilettanten-Bremsenerfinder, welche meist ohne alle mechanischen oder physikalischen Vorkenntnisse und ohne jede Rücksicht auf die Bedingungen des Bahnbetriebes das Bremsproblem zu lösen suchen. Als wohlbestallter Staatsbeamter der X'schen Regierung — und im Vollbesitz dieser angenehmen Pfründe wäre der Verfasser jetzt noch, wenn er selbst mehr gebremst hätte — wurde ich einst von einem alten Französischen Marquis in Genf über eine Eisenbahnbremse berathen, welche alle auf Bremsmängel zurückzuführenden Unfälle unmöglich machen sollte. Das mit Gewichten beladene Modell des zu bremsenden Bahnzuges stand in Bereitschaft oben an einer schiefen Ebene, welche von einem höher gelegenen Zimmer auf einen Balkon führte — der Marquis drückte auf eine Feder, der Zug setzte sich in Bewegung und fuhr in beschleunigter Geschwindigkeit hinab, sammt Gewichten über den Balkon auf die Strasse! Abgesehen von diesem verunglückten Experiment kostete es aber nicht geringe Mühe, dem Erfinder beizubringen, dass das Prinzip seiner Bremse (Naylor's Fallfederbremse) schon längst ausprobirt und patentirt, dann aber auch wieder aufgegeben worden sei.

Mit den Literaten haben die Bremsenerfinder gewöhnlich das herbe Loos gemein, dass ihre Geistesprodukte sehr schwierig an den Mann zu bringen sind. Denn gute Bremsen sind so selten wie gute Bücher. Im glücklichsten Fall hat der Erfinder „Protektion". Dann wird eine Bremsgesellschaft gegründet mit möglichst einflussreichem Komitee — in Amerika stellt man gleich einen Bahnpräsidenten an die Spitze — und nun wird eine zeitlang gebremst, dass die Funken stieben.

Ich war immer der Meinung, dass die Hauptaufgabe des Eisenbahners darin besteht, schneller und billiger zu fahren. Zur Sicherung der Schnellfahrt gehört allerdings eine gute Bremse, allein zuerst muss doch die praktische Vorbedingung, die Möglichkeit der rascheren Bewegung vorhanden sein. Zu keiner anderen Zeit sind dem Eisenbahnwesen grössere Aufgaben gestellt worden, als in der weltbürgerlichen Gegenwart, und dasjenige Volk, welches heute die Weltpost am raschesten führt, darf grossen Ruhm für sich beanspruchen. Es gibt kein Volk der alten Welt, in welchem grössere latente Kräfte gebunden sind, als das Deutsche, und diese aufgespeicherte Geistesarbeit, die Früchte unserer Schulen und unserer Gesittung frei zu machen, das liegt zum Theil in der Macht der Eisenbahner. Das Volk der Denker muss praktischer werden.

Die Deutsche Lokomotivenbaukunst tritt das neue Jahr mit einem Riesenfortschritt an — eine lange Periode öden Stillstandes hinter sich lassend. Man ist auch in Deutschland zu der Ansicht gelangt, dass eine sachgemässe Entwickelung des Lokomotivenvermögens nur dann erfolgen kann, wenn diese Maschine in der Längsrichtung ausgedehnt und mit mehr Achsen versehen wird. Eine unserer bedeutendsten Lokomotivfabriken, Henschel & Sohn in Cassel, hat soeben für die Preussischen Staatsbahnen Schnellzuglokomotiven mit vorderem Drehgestell gebaut, welche den besten Erzeugnissen der Amerikanisch-Englischen Schule an die Seite gestellt werden dürfen, während J. A. Maffei in München mächtige Güterzugmotoren konstruirte, die das Doppelte der bisherigen Normalmaschinen dieser Gattung leisten können! Solche innerhalb Jahresfrist gemachte Fortschritte bedeuten grosse Errungenschaften in der Geschichte des Verkehrswesens, aber gerade auf dem Gebiete der Betriebsmittel bleibt noch viel zu thun übrig, gar manche „Bremse" ist noch zu lösen.

Wenn in der Sylvesternacht die Lokomotiven das neue Jahr einpfeifen, möge das Signal sein: Bremsen — los!

A. Brunner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg (14,74 km) der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5340 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Zeit im Vereinsgebiet (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 5341 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 5369 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehre betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den II. Nachtrag zu der Augustausgabe (zugleich V. Nachtrag zu der Maiausgabe) des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 5376 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 5382 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Militär-Eisenbahnordnung.

Die Obliegenheiten des Führers von Militärtransporten lassen sich nach Maassgabe der neuen Militär-Eisenbahnordnung in der Hauptsache wie folgt zusammenfassen: Der Transportführer hat die Aufgabe, seinen Transport gemäss dem ihm ertheilten Fahrtausweise oder Befehle an seinen Bestimmungsort zu bringen. Er hat, falls der Lauf des Zuges durch äussere Umstände, Betriebsstörungen, Feind usw. gehemmt wird, für die Weiterbeförderung des Transports auf einer anderen Bahnstrecke oder einem anderen Wege nach Lage der Verhältnisse zu sorgen. Ausserdem hat er während der Dauer des Transports und insbesondere auch innerhalb des Bahnbereichs alle erforderlichen Maassnahmen für die innere Ordnung des Transports zu treffen. Dagegen hat der Transportführer sich jeden Eingriffs in den Gang des Zuges oder des Transports auf dem vorgeschriebenen Wege, sowie jeder Einwirkung auf die Handhabung des Bahndienstes zu enthalten. Er ist für sich und seinen Transport verbunden, den dienstlichen Anordnungen der durch Uniform oder sonstiges Dienstabzeichen kenntlichen oder mit einer besonderen Bescheinigung versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten, und hat auf Ansuchen dieser Beamten gegen Angehörige seines Transports wegen Nichtbefolgung bahnpolizeilicher Anordnungen einzuschreiten. Andererseits sind die Bahnpolizeibeamten zu einem unmittelbaren Einschreiten gegen Angehörige eines solchen Transports nur befugt zur Abwendung von Gefahren für die Sicherheit des Betriebes und für das Leben und die Gesundheit von Personen. In der Regel haben sich dieselben darauf zu beschränken, auf die zu befolgenden Vorschriften aufmerksam zu machen und nach Umständen das Eingreifen des Transportführers nachzusuchen. Fortsetzung und Schluss bilden Bestimmungen über die Art der Eisenbahnzüge und Wagen, über das Einladen, die Fahrt, das Halten, über die Verpflegung, das Ausladen, für welches, wenn es auf freiem Felde geschieht, Nothrampen mit-

geführt werden müssen, die Begleitung von Militärgut und Gefangenentransporten.

Königliche Militär-Eisenbahn im Jahre 1889/90.

Das Bahngebiet, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfasst die Strecken von Berlin nach Zossen, 30,48 km, und von Zossen nach dem Schiessplatze in der Kummersdorfer Forst, 15,13 km, zusammen 45,61 km. Die Strecke Berlin-Zossen diente bis Ende Oktober 1888 nur militärischen Zwecken; am 1. November 1888 wurde dieselbe dem öffentlichen Verkehre übergeben, so dass von dieser Zeit ab die ganze 45,61 km lange Strecke dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dient.

Im Jahre 1889/90 wurden einschliesslich 74 058 Militärs befördert 96 931 Personen auf 2 829 548 Personenkm, 23 t Gepäck auf 251 tkm und 129 692 t Güter aller Art auf 1 903 171 tkm. Ausserdem sind von 17 872 t frachtfreien Dienst- und Bau-(Regie-) Gütern 421 012 tkm zurückgelegt worden.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 50 350 ℳ, aus dem Güterverkehre 109 794 ℳ und aus sonstigen Quellen 1 903 ℳ, zusammen 162 047 ℳ.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 15 495 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 118 984 ℳ, für den Verkehrsdienst 19 334 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 113 218 ℳ, zusammen 267 031 ℳ.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die an der Strecke Ruhbank-Liebau gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Blasdorf wird am 1. Januar 1891 für den Wagenladungs-Güterverkehr und für den Viehverkehr eröffnet werden.

Vom gleichen Tage ist auf der Station Rummelsburg-Rangirbahnhof die Entladung von Gänsen und mageren Schweinen, welche mit den Güter- und Eilgüterzügen ankommen — die Personenzüge berühren den Rangirbahnhof nicht — sowie die Wiederverladung von Gänsen gestattet (siehe Bekanntmachung in dieser Nummer S. 1026).

Main-Neckarbahn. Am 1. Januar 1891 wird die Haltestelle Wixhausen für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut- und Wagenladungen), sowie für den gesammten Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.) zwischen den Stationen Neuss und Capellen-Wevelinghoven gelegene Haltestelle Holzheim hat die Bezeichnung „Holzheim bei Neuss“ erhalten.

Aus Mecklenburg-Schwerin.

Der ordentliche Landtag ist am 18. d. Mts. geschlossen worden. In Bezug auf den Etat der Grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung ist der engere Ausschuss zu weiteren Verhandlungen mit der Regierung ermächtigt worden. Der Eldekanal soll auf der Strecke vom Hafen bis zur Elde erheblich verbreitert werden, wofür 63 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden sind.

Leipzigs Bahnverkehr im Jahre 1889.

Dem für das Jahr 1889 erstatteten Bericht der Handelskammer in Leipzig entnehmen wir, dass sowohl der Empfang und Versand im Güterverkehre als auch der Personenverkehr auf den Leipziger Bahnhöfen gegen das Vorjahr eine nicht unwesentliche Steigerung erfahren haben.

Im Güterverkehre betrug der Versand bezw. Empfang von Gütern aller Art:

a) auf dem Bayerischen Bahnhofe 112 466 t (gegen 109 053 t im Vorjahr) bezw. 604 043 (556 421) t;
b) auf dem Dresdener Bahnhofe 115 196 (109 198) t bezw. 535 145 (484 412) t;
c) auf dem Berliner Bahnhofe 49 889 (46 751) t bezw. 189 402 (174 119) t;
d) auf dem Eilenburger Bahnhofe 23 331 (21 351) t bezw. 131 286 (108 603) t;
e) auf dem Thüringer Bahnhofe 79 273 (71 646) t bezw. 276 177 (225 805) t;
f) auf dem Magdeburger Bahnhofe 73 203 (69 045) t bezw. 215 540 (204 658) t.

Der Personenverkehr bewegte sich in folgenden Zahlen:

I. Sächsische Staatsbahnen.	Personen gingen ab		Personen kamen an	
	1889	1888	1889	1888
Bayerischer Bahnhof .	650 724	616 563	695 001	654 263
Dresdener „ . .	783 970	744 610	754 656	711 657

II. Preussische Staatsbahnen	Personen gingen ab	
	1889/90	1888/89
Berliner Bahnhof . . .	218 709	195 604
Eilenburger „ . . .	164 611	161 078
Thüringer „ . . .	406 200	343 884
Magdeburger „ . . .	394 337	364 175

Die angekommenen Personen werden seit dem Jahre 1887 auf den Preussischen Bahnen nicht mehr aufgezeichnet.

Einfuhr von lebendem Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn.

Der Herr Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten hat in Ausführung des in der Sitzung vom 4. Dezember 1890 gefassten Beschlusses des Bundesrathes die Einfuhr von lebendem Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn in den Städtischen Centralviehhof zu Berlin unter den Bedingungen gestattet, dass die Thiere

a) an der Grenze mit Ursprungs- und Gesundheitszeugniss, sowie mit Bescheinigungen darüber versehen sein müssen, dass am Herkunftsorte und in einem Umkreise von mindestens 20 km um denselben innerhalb der letzten drei Monate ein Lungenseuchefall nicht aufgetreten ist;
b) beim Eintritt in das Deutsche Gebiet durch beamtete Thierärzte untersucht und gesund befunden worden sind;
c) direkt und ohne Umladung in plombirten Wagen bis zu ihrem Bestimmungsorte mit der Eisenbahn übergeführt und dort auf einer für anderes Vieh nicht zu benutzenden Rampe ausgeladen werden;
d) daselbst nur in einem unter ständiger Kontrole beamteter Thierärzte stehenden öffentlichen Schlachthause alsbald geschlachtet, bis dahin aber von anderem Vieh getrennt gehalten und aus dem Schlachthause lebend nicht entfernt werden;
e) wenn unter ihnen bei der grenzamtlichen Untersuchung eine Seuche festgestellt wird, sämmtlich von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden.

Das Berliner Fernsprechnetz

ist in einer rapiden Entwickelung begriffen. Am 17. d. Mts. wurde der 15 000. Fernsprechanschluss hergestellt, während am 18. April 1889 erst 10 000 Anschlüsse vorhanden waren; es hat sich mithin in der kurzen Zeit von rund 1¾ Jahren die Zahl der Theilnehmer um 50 % vermehrt. Dass es sehr grosser Anstrengungen der Verwaltung bedurft hat, um diesen ausserordentlichen Anforderungen der Verkehrswelt zu genügen, liegt auf der Hand, zumal die Anlagen und der Betrieb naturgemäss mit der Erweiterung des Netzes sich immer schwieriger gestalteten. Von der grössten Bedeutung ist es in dieser Hinsicht, dass die Anlage des unterirdischen Fernsprechnetzes vom Reichspostamt rechtzeitig in Angriff genommen wurde, welches mit einen Kostenaufwande von nahezu 2 Millionen Mark nunmehr fertiggestellt ist. Die Gesammtlänge der unterirdischen Leitungen beträgt über 4 Millionen Meter, das Gesammtgewicht der verlegten je 28 aderigen Kabel 416 822 kg, die Gesammtlänge der gusseisernen Röhren, in denen die Kabel sich befinden, 42 000 m, und das Gewicht dieser Röhren 4,5 Millionen Kilogramm. Die Zahl der Leitungen kann durch Einziehung neuer Kabel in die Röhren jeder Zeit mit Leichtigkeit vermehrt werden, zu welchem Zweck 522 Kabelbrunnen in den verschiedensten Stadttheilen aufgemauert sind. Mit dieser grossartigen Anlage besitzt Berlin jetzt das solideste und vollkommenste Fernsprechnetz auf der ganzen Erde.

Berlins Erleuchtung im Jahre 1889/90.

Am Schlusse des Rechnungsjahres 1889/90 betrug die Zahl der Gasabnehmer bei den städtischen Gasanstalten 53 722 gegen 51 047 am Schlusse des Vorjahres; mithin ist im Laufe des Rechnungsjahres 1889/90 eine Vermehrung um 2 675 oder um 5,24 % eingetreten. — Das Jahr 1888/89 brachte eine Vermehrung um 2 587 oder 5,34 %. Die gesammte Gaserzeugung in den vier städtischen Gasanstalten betrug 1889/90 = 96 146 000 cbm, gegen 1888/89 mehr 5 936 000 cbm oder 6,58 %, während in dem Jahre 1888/89 die Zunahme gegen das Jahr 1887/88 nur 3 795 000 cbm oder 4,39 % betragen hatte. Die Gaserzeugung im Jahre 1889/90 übersteigt nicht nur die des Vorjahres, sondern sogar die des Jahres 1887/88, welches mit 5 188 000 cbm oder 6,39 % die höchste Steigerung erreicht hatte, welche seit dem Jahre 1875 vorgekommen war. Das Betriebsjahr 1889/90 war für die Verwaltung der städtischen Gasanstalten nach jeder Richtung hin überaus günstig, indem auf der einen Seite die Anforderungen, welche hinsichtlich des Gasbedarfs an die Anstalten gestellt wurden, sich sehr bedeutend gesteigert haben, auf der andern Seite die finanziellen Ergebnisse der Verwaltung einen Reinertrag von 6 330 745 ℳ aufweisen, wie er in solcher Höhe noch niemals eingetreten ist. Der Reingewinn des Vorjahres betrug 5 049 826 ℳ.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Winter der Eisenbahner.

In der „Verkehrszeitung" werden von Seite des Fahrpersonals Beschwerden darüber laut, dass noch nicht auf allen Bahnen die nothwendigsten Schutzmaassregeln gegen die strenge Jahreszeit getroffen worden seien. Dies gelte namentlich davon, dass 1. die Packetwagen nicht so eingerichtet sind, dass darin Menschen bei einer Kälte von 15—30 Graden existiren können, 2. dass die Heizung der Hüttelwagen noch nicht überall eingeführt ist, 3. dass unter der schlechten Beleuchtung daselbst Augen und Lungen leiden, 4. dass die Packetwagen-Fensterverschalungen nicht gut und schnell gereinigt werden können; endlich und insbesondere 5. dass die Laufbretter bei Personenwagen noch immer mit Eisen beschlagen und die eisernen Hüttelstufen nicht durch hölzerne ersetzt, oder mit Holz verkleidet sind, damit nicht so viel Abrutschungen, Unfälle und Todesfälle vorkommen. — Wir übergehen die übrigen dort geäusserten, übrigens nebensächlichen Wünsche und vermissen dagegen die Anerkennung der humanen Einrichtung mehrerer Bahnen, dass dem Fahrpersonal während der strengsten Kälte von Zeit zu Zeit Portionen heissen schwarzen Kaffees unentgeltlich verabreicht werden.

Die Verlängerung des Lokalbahngesetzes bis zum Jahre 1893 wurde von beiden Häusern des Reichsrathes bereits angenommen. Ein Bericht des Eisenbahnausschusses wurde dabei dem Abgeordnetenhause vorgelegt, wonach seit der Wirksamkeit des ursprünglichen Gesetzes das Lokalbahnwesen in Oesterreich einen erfreulichen Aufschwung genommen hat. Indem der Ausschuss hierin eine genügende Begründung für die Erstreckung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887 auf drei Jahre, beziehungsweise bis zur Erlassung eines definitiven Gesetzes findet, sieht er sich genöthigt, bei der Dringlichkeit dieser Erstreckung sich derzeit auf die letztere zu beschränken, dagegen all dasjenige, was mit einem definitiven Gesetze im Zusammenhange steht, insbesondere die Fragen der Benützung nicht ärarischer Strassen, der systematischen Finanzirung der Lokalbahnen und der Spurweite der letzteren, einer späteren Berathung und Beschlussfassung vorzubehalten.

Die Triester Hafengeleise.

In einem gleichfalls von beiden Häusern bereits angenommenen Gesetzentwurfe verlangt die Regierung die Ermächtigung, die Triester Hafengeleise, welche jetzt von der Südbahn betrieben werden, in eigene Regie zu übernehmen und die der Südbahn zustehende Kapitalsforderung in Raten zu tilgen. Einen Auszug aus dem umfangreichen Motivenbericht hierzu werden wir nachtragen.

Verstaatlichung der Albrechtbahn.

Auch der Gesetzentwurf über diese Verstaatlichung hat bereits die Genehmigung des Reichsrathes erhalten. In Gemässheit des von der Generalversammlung der Albrechtbahn angenommenen Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung wird die Regierung dadurch ermächtigt, den derzeit für Rechnung der Gesellschaft geführten Betrieb, vom 1. Januar 1891 an, für Rechnung des Staates zu führen. Weiter folgt die Ermächtigung an die Regierung, der Gesellschaft nach Maassgabe der Bestimmungen des Uebereinkommens das Erforderniss für die 4 prozentige Verzinsung und für die planmässige Tilgung jener Obligationen des von der Gesellschaft aufgenommenen Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 20 Millionen Gulden Oe. W. in Silber, welche nicht zur Konvertirung der im Umlaufe befindlichen Obligationen der beiden 5 prozentigen Prioritätsanlehen der Gesellschaft vom Jahre 1871 und 1877, sondern zur Bestreitung von Investititionsauslagen für die gesellschaftlichen Linien mit Genehmigung der Regierung und unter den von derselben festzusetzenden Modalitäten verwendet werden, zu den jeweiligen Fälligkeitsterminen gegen ungestempelte Empfangsbestätigung auszufolgen. Die Einlösung der Albrechtbahn kann zu dem Zeitpunkte erfolgen, wenn nach dem Ermessen der Regierung infolge der Einlösung der Erzherzog Albrechtbahn dem Staatsschatze keine höhere als jene jährliche Belastung erwächst, welche sich aus der Betriebsführung der genannten Bahn für Rechnung des Staates in Gemässheit dieses Gesetzes ergiebt.

Gross-Wien und die Stadtbahn.

Das Gesetz über die Vereinigung der Vororte mit Wien hat bereits die Kaiserliche Sanktion erhalten. Aus diesem Anlasse wurde wegen des Baues der Stadtbahn im Niederösterreichischen Landtage interpellirt. Die Begründung tragen wir nach.

Die Einführung der Vizinalbahnen in die Stadt Budapest macht die Umgestaltung der Pferdebahn nothwendig, welche vom Handelsminister mit der Anordnung genehmigt wurde, dass die zur Schienenlegung nothwendige Schotterbettung 0,25 m stark und 0,30 m breit sei. Hierzu ist ausschliesslich grober Schotter zu verwenden und müssen die mit der Hand verstellbaren Wechsel mit einem solchen Versenkungsapparat versehen sein, welcher den gewöhnlichen Strassenverkehr nicht behindert.

Schmalspurbahn Starkenbach-Ober-Rochlitz Fristerstreckung der Vorkonzession.

Das Handelsministerium hat die dem Bezirksobmanne Johann Müller in Rochlitz bereits ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine nunmehr mit Schmalspur auszuführende Lokalbahn von der Station Starkenbach der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Ober-Rochlitz a. d. Iser auf weitere 6 Monate verlängert.

Ungarischer Frachtentarif.

Sämmtliche Oesterreichische Bahnen beschäftigen sich eingehend mit dem Studium des neuen Ungarischen Frachtentarifes und dessen unvermeidlichen Rückwirkungen. Der neue Tarif stellt sich hauptsächlich für das gewöhnliche Eilgut und für die Wagenladungs-Klassen wesentlich wohlfeiler als die geltenden Sätze. Einstweilen haben sich, wie aus den offiziellen Publikationen hervorgeht, insbesondere die Staatsbahn, Südbahn und Nordbahn veranlasst gesehen, für diejenigen Relationen und Artikel, die der Konkurrenz der Ungarischen Bahnen unmittelbar ausgesetzt sind, die entsprechenden Tarifermässigungen vorzunehmen und deren Einführung vom 1. Januar 1891 ab anzukündigen. Die bevorstehende Einführung des neuen Frachtentarifes scheint übrigens auch eine andere Wirkung geübt zu haben. Man hat für den November und Dezember eine grössere Verkehrsbewegung auf den Ungarischen Bahnen erwartet, als thatsächlich der Fall ist, und glaubt nun, dass viele Verfrachter in Ungarn mit den Transporten so weit als dies thunlich ist zurückhalten, um der mit 1. Januar eintretenden Verwohlfeilung der Tarife theilhaftig zu werden. Aehnliche Erscheinungen bieten sich jedesmal vor einer generellen Tarifermässigung.

Der Zonentarif auf den Privatbahnen.

Der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich entschlossen, vom 1. April 1891 ab im Personenverkehre den Kreuzer-Zonentarif der Oesterreichischen Staatsbahnen einzuführen. Die Nordbahn hatte der Regierung ursprünglich einen Vorschlag unterbreitet, welcher die Einheitssätze etwas höher stellte, dagegen statt des 50% Zuschlages bei den Eilzügen ein niedrigeres Verhältniss annahm und das Freigepäck beibehielt. Da aber die Regierung im Interesse der Einheitlichkeit darauf Werth legte, dem Kreuzer-Zonentarife so weit als möglich allgemeine Anwendung zu verschaffen, da ferner die Erfahrungen, die bisher mit dem Zonentarife gemacht wurden, hinsichtlich der Entwickelung der Einnahmen nicht ungünstig lauten, so liess die Verwaltung ihren Vorschlag fallen und erklärte sich einverstanden, den Kreuzer-Zonentarif in allen seinen Punkten unverändert einzuführen. Ob und inwieweit der neue Tarif eine Herabminderung der Einnahmen herbeiführen wird, lässt sich nicht bestimmen; nach den bisherigen Erfahrungen, welche sich bei den Staatsbahnen auf 5, bei der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtêhrader Bahn und der Böhmischer Nordbahn auf etwa 2 Monate erstrecken, wäre anzunehmen, dass der Zonentarif auch auf der Ferdinands-Nordbahn keine oder doch keine namhafte Mindereinnahme bewirken werde. Dagegen ist eine Steigerung der Betriebsausgaben sehr wahrscheinlich und eine Vermehrung der Investitionen jedenfalls nothwendig. Die Verwaltung der Nordbahn hat denn auch bereits die Anschaffung von 54 Personenwagen III. Klasse und von 6 Personenzug-Lokomotiven beschlossen; das Erforderniss für diese Anschaffungen dürfte sich auf 500 000 fl. belaufen. — Auch die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Nordwestbahn und Carl Ludwigbahn sind im Wesen zum Abschluss gelangt. Bei der ersteren soll das System des Zonentarifs, jedoch mit einer Aenderung, eingeführt werden. Es sollen nämlich, um ein Uebergangsstadium zu schaffen, nicht die Einheitssätze von 1, 2 und 3 kr., sondern um 25% höhere Sätze, nämlich 1,25, 2,5 und 3,75 kr. als Grundlage der Berechnung genommen werden. Nach etwa 2 oder 3 Jahren glaubt man auch auf der Nordwestbahn zur vollen Anwendung des Tarifs der Staatsbahnen schreiten zu können.

Lokalbahn Mezöhegyes-Szarvas-Oroshàza.

Wegen des Zustandekommens dieser projektirten Bahn fanden zwei Interessentenversammlungen statt. In der ersteren erklärte sich die Firma Soenderop & Co. in Berlin zur Ausführung des Baues für den Fall bereit, wenn die finanzielle Beitragsleistung durch Zeichnung von Stammaktien gesichert und dieser Schienenweg als Lokalbahn gebaut würde. In der zweiten Versammlung wurde das Begehren des Handelsministers bekannt gegeben, dass diese Linie als erstklassige Eisenbahn herzustellen sei, weshalb eine Petition an die Regierung wegen finanzieller Unterstützung oder Belassung des Charakters einer Lokalbahn beschlossen wurde.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die sich günstig gestaltenden Zollverhandlungen mit den Delegirten Deutschlands bilden noch immer das hervorragendste Interesse der Spekulation, dieselbe ist jedoch, wie gewöhnlich vor Neujahr, in ihrem Engagement sehr zurückhaltend, wozu auch die Geldknappheit und die Nordamerikanischen Krisen beitragen. Die Kurse der Bahnaktien nahmen deshalb eine weichende Richtung, doch sind die Veränderungen wenig bedeutend, so notirt Nordbahn 2745, Nordwestbahn 214,75, Elbethalbahn 219, Carl Ludwigbahn 201,50 und Staatsbahn 239,50. Da die Folgen der Ueberschwemmungen in Böhmen noch nicht ganz behoben sind und eine theilweise Verkehrsstockung eintrat, so waren die dortigen Bahnen matter.

Bücherschau.

Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn. 1891. XIV. Jahrgang. Herausgegeben von Dr. J. Nilius und S. Weill. Wien, im Selbstverlag der Herausgeber, im Kommissionsverlag bei Moritz Perles. Preis 1 fl. Wie alljährlich ist dieses reichhaltige kleine Handbuch, dessen Reinertrag dem Eisenbahnunterstützungsfonds gewidmet ist, in der bekannten handlichen Form erschienen.

Uebersichten über die wichtigsten Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahngesetze und Verordnungen, eisenbahnrechtliche Entscheidungen, chronologische Uebersichten über sämmtliche in Oesterreich-Ungarn bestehende Eisenbahnen und über die in Oesterreich-Ungarn erfolgten Eisenbahneröffnungen mit Personalangaben, Verzeichniss der neuesten Eisenbahnlitteratur usw. erhöhen den Werth des wohlthätigen Zwecken gewidmeten Werkchens, welchem wir den besten Erfolg wünschen.

Eingegangene Drucksachen.

Union des Chemins de fer Allemands. Conventions techniques relatives à la construction et l'exploitation des Chemins de fer de premier ordre. Redigées par la Commission technique de l'Union d'après les décisions de l'Assemblée des ingénieurs de l'Union tenue à Constance les 19 et 20 Juin 1888. Avec 17 planches. Le texte original Allemand a été publié par les soins de la direction gérante de l'Union des Chemins de fer Allemands. Berlin, le 1er Janvier 1889. Traduction textuelle autorisée. 1890. Wiesbade, C. W. Kreidel, éditeur. Paris, J. Baudry & Co., 15 rue des Saints-Pères. Milano, Ulrico Hœpli, libraio della real casa. Preis 4 ℳ 50 ₰.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Versammlung am 9. d. Mts. wurde von dem Vorsitzenden ein Ueberblick über die Thätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre gegeben. Danach sind in 9 regelmässigen Versammlungen 18 grössere Vorträge gehalten worden. Z. Z. zählt der Verein 407 Mitglieder, von denen 261 einheimische, 135 auswärtige, 9 korrespondirende und 2 Ehrenmitglieder sind. Nachdem der Kassenführer über die Einnahmen und Ausgaben berichtet hatte, fand die satzungsmässige Neuwahl des Vorstandes statt. Die bisherigen Vorstandsmitglieder, d. h. die Herren Geh. Ober-Regierungsrath Streckert als Vorsitzender, Generallieutenant Golz, Excellenz, als stellvertretender Vorsitzender, Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Kolle als Schriftführer, Regierungs-Baumeister A. Donath als stellvertretender Schriftführer, Verlagsbuchhändler Ernst als Kassenführer und Regierungs- und Baurath Mellin als Stellvertreter des Kassenführers wurden durch Zuruf wiedergewählt.

Herr Fr. Schultz, Mitinhaber der Firma v. d. Zypen & Charlier in Deutz, theilte seine Reiseeindrücke auf Amerikanischen Eisenbahnen mit. Herr Schultz gehörte zu den Deutschen Fachleuten, welche unlängst der Einladung der Iron und Steel Institution folgend nach Amerika gereist waren, und der bei dieser Gelegenheit u. a. eine Anschauung von dem Bau und den Betriebseinrichtungen der grossen Ueberlandbahnen gewonnen hat, die zu einer Vergleichung mit dem Europäischen Eisenbahnwesen anregt. Der Vortragende schilderte an der Hand von Zeichnungen und Photographien die Einrichtung eines Amerikanischen Schnellzuges mit dem Durchgangssystem, wo der Reisende sich wie in einem wandelnden Hotel fühlt und nach Beendigung der weiten Reisen von 14tägiger Dauer seinen Wagen an der Zielstation fast ungern verlässt, während man bei uns froh ist, von einer langen Eisenbahnfahrt endlich erlöst zu sein. Die Verwendung der drehbaren Untergestelle, der Aufbau der Kasten, bei welchem Leim und Drahtstifte die erste Rolle spielen, werden eingehend erörtert, nicht minder der Bau der Lokomotiven, welcher auf ein möglichst sicheres Befahren leicht gebauter und mangelhaft unterhaltener Geleise berechnet ist. Diese Mittheilungen wurden durch die Wahrnehmungen, welche die Herren Geh. Bergrath Dr. Wedding und Regierungs-Baumeister Havestadt über den Betrieb und Verkehr der Amerikanischen Eisenbahnen an Ort und Stelle zu gleicher Zeit gemacht hatten und eingehend bekannt gaben, weiter vervollständigt.

Herr Geh. Ober-Baurath Stambke gab eine Erläuterung zu den bei Gelegenheit des Preisausschreibens, die Tragfähigkeit der Güterwagen betreffend, eingegangenen Entwürfen und Herr Regierungs- und Baurath Claus aus Kiel theilte im Anschluss an eine in Fachblättern gegebene Anregung, ob die Vorschrift, dass der Lokomotivführer seinen Dienst stehend zu verrichten hat, nicht eingeschränkt werden könnte, mit, dass auf den Dänischen Bahnen diese Vorschrift nicht bestände und mit Gestattung des Sitzens dieser Beamten beim Befahren auf der freien Bahnstrecke Ungünstiges nicht hervorgetreten sei.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische Mitglieder aufgenommen Herr Professor Müller-Breslau, Herr Regierungs-Baumeister Nixdorff und als auswärtiges Mitglied Herr Eisenbahn-Maschineninspektor Steinbiss in Kiel.

Verschiedenes.

Die Chinesische Tientsin-Kaipingbahn

soll dem Vernehmen nach bis nach Kisin weitergeführt werden. Der Grund hierfür liegt in der stets wachsenden Furcht vor der Russischen Macht, namentlich seitdem der Bau der Sibirischen Bahn in Aussicht genommen worden ist. Die geplante Verlängerung hat denn auch vorwiegend militärische Bedeutung. Es wird mitgetheilt, dass der Vicekönig Li Hung Chang die Beschaffung Europäischen Kapitals bis zur Höhe von 20 Millionen Taëls für den Bahnbau in die Wege geleitet habe (1 Taël ist zu etwa 6 ℳ anzunehmen).

Personalnachrichten.

Generaldirektor Hofrath Dr. Gross †.

Der Generaldirektor der Oesterreichischen Nordwest- und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Dr. Robert Gross, ist am 24. d. Mts. in seinem Hause in Korneuburg, wo er seit Jahren wohnte, nach langer schwerer Krankheit gestorben.

Ueber den Lebenslauf des auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hochgeehrten Mannes, welcher durch seine lebhafte Theilnahme an den Generalversammlungs- und Kommissionsverhandlungen des Vereins sich stets auszeichnete, entnehmen wir der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" folgende Angaben:

„Dr. Gross ist am 8. Dezember 1823 zu Warnsdorf in Böhmen als der Sohn eines Industriellen geboren. Gross erwarb sich nach Vollendung seiner philosophischen Studien im Jahre 1847 an der Prager Universität das Doktordiplom. Ein Jahr später sass er als Abgesandter des Böhmischen Wahlbezirkes Reichstadt-Gabel in der Frankfurter Paulskirche. In den nächsten Jahren finden wir Dr. Gross in Norddeutschland, wo er der Ausbildung seiner nationalökonomischen Studien oblag; 1851 kehrte er nach der Heimath zurück. Er wurde Handelskammersekretär in Reichenberg, einer der ersternannten Beamten der vom Minister Bruck neu kreirten Kammern. Mit gründlicher Kenntniss der Industrieverhältnisse Böhmens arbeitete Dr. Gross auf diesem Posten, sein Augenmerk besonders der Verbesserung, sowie der Schaffung neuer Kommunikationen zuwendend. Er nahm hervorragenden Einfluss auf das Zustandekommen der Zittau-Reichenberger Bahn (1855) und rief mit dem seither verstorbenen Baron Liebig, mit Lanna und der Firma Gebrüder Klein im Jahre 1856 gemeinsam die Reichenberg-Pardubitzer Bahn ins Leben, die erste Bahn im Nordosten Böhmens und die zweite Lokomotivbahn in ganz Böhmen, welches Land bis dahin nur die nördliche Staatsbahn besass. Als die Bauarbeiten auf den bezeichneten Strecken begannen, verliess Dr. Gross den Posten, den er sechs Jahre lang innegehabt hatte und trat als Generalsekretär bei der Reichenberg-Pardubitzer Bahn ein, an deren Vervollständigung er unermüdlich und mit Erfolg arbeitete. Im Jahre 1868 begann unter seiner Oberleitung der Bau der Nordwestbahn, 1870 jener der ergänzenden Elbethalbahn, welche beide seit 1874 in vollständigem Betriebe stehen. Diese Unternehmung, welcher Hofrath Gross als Generaldirektor bis an sein Lebensende angehörte, hat schwierige Perioden durchgemacht, einer Aera glänzenden Aufschwunges folgte ein zeitweiliger Niedergang, und die Generalversammlungen der Gesellschaft boten oft ein sehr bewegtes Bild. Hofrath Gross hielt aber fest an der Ueberzeugung von der Zukunft des Unternehmens und es ward ihm die Genugthuung beschieden, das Unternehmen einer vollständigen Konsolidirung zuzuführen. Vor wenigen Monaten hatte seine Gesundheit eine bedenkliche Wendung genommen und Dr. Gross war, so schmerzlich ihn dies auch berührte, genöthigt, seine zeitliche Beurlaubung zu verlangen. Der Verwaltungsrath betraute sein Mitglied, Herrn Oberbaurath Thommen, mit der interimistischen Leitung der Generaldirektion."

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörende und bisher auf deren Rechnung von den K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen betriebene Lokalbahn Brandeis an der Elbe-Celakovic-Mochov sowie die Schleppbahn Neratovic-Elbekostelec werden vom 1. Januar 1891 angefangen von der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in eigenen Betrieb übernommen werden.

Die auf der genannten Lokalbahn bestehenden Tarife und Fahrordnung erleiden aus Anlass der Betriebsübernahme vorerst keine Aenderungen.

Wien, am 24. Dezember 1890. (2845)

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Verkehr über die Schiffbrücke bei Speyer wurde am 21. lfd. Mts. wieder aufgenommen.

Ludwigshafen a. Rhein, 22. Dez. 1890.
Die Direktion. (2846)
v. Lavale.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Die laut Bekanntmachung vom 15. d. Mts. (Vereinszeitung Nr. 100) mitgetheilte Verkehrsbehinderung in hierseitigen Strecken Komotau-Eger, Falkenau-Klingenthal und Tirschnitz-Franzensbad wurde am 22. d. Mts. behoben.

Prag, am 23. Dezember 1890. (2847)

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Blasdorf für den Wagenladungs-Güter- und für den Viehverkehr. Am 1. Januar 1891 wird die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Blasdorf für den Wagenladungs-Güterverkehr und für den Viehverkehr eröffnet.

Berlin, im Dezember 1890. (2848 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Sächsischer Verband. Vom 1. Januar 1891 ab ist auf der Station Rummelsburg-Rangirbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin die Entladung von Gänsen und mageren Schweinen, welche mit den Güter- und Eilgüterzügen ankommen — die Personenzüge berühren den Rangirbahnhof nicht —, sowie die Wiederverladung von Gänsen gestattet. Für derartige Sendungen, sowie für die Berlin transitirenden, in Rummelsburg-Rangirbahnhof zur Umexpedirung gelangenden Transporte von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommen die Frachtsätze für Berlin, Schlesischer Bahnhof zur Anwendung. Die Viehbegleiter über die zulässige Zahl hinaus haben Fahrkarten für eine der nächsten, über den Rangirbahnhof hinaus belegenen Stationen zu lösen.

Dresden, den 23. Dezember 1890. (2849)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die auf Seite 616—619 des **Deutsch-Italienischen Gütertarifs** (Theil II) vom **1. August 1888**, sowie die auf Seite 91 des I. Nachtrags vom 15. Juni 1889 enthaltenen, mit Anmerkung (1) versehenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs 2h nach Pontebba transit bleiben bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1891 in Kraft.

München, den 22. Dezember 1890. (2850)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 1. Januar 1891 wird die diesseitige Haltestelle Wixhausen für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) sowie für den gesammten Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Darmstadt, den 18. Dezember 1890. (2851)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag 4 zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen der Güterklassifikation und der Tariftabellen enthält.

Hervorgehoben werden folgende Aenderungen:

Die Herabsetzung der Mindestfracht von 15 ℳ auf 7,50 ℳ, die Aufnahme von Reis in Wagenladungsklasse 10, sowie von s. g. Thüringischen, Böhmischen und Nürnberger Waaren, Tinte und Wichse in Wagenladungsklasse 11 des Tarifs, ferner die Einrichtung einer Wagenladungsklasse für Güter aller Art in Mengen von 5 und 10 t, endlich die Gewährung von Rückvergütungen bei Verfrachtung bestimmter Mindestmengen im Laufe eines Kalenderjahres.

Exemplare des Nachtrages werden — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich durch die Güter-Abfertigungsstellen und die Deutsche Levantelinie in Hamburg abgegeben.

Altona, den 27. Dezember 1890. (2852)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband, Viehverkehr. Neben den im Tarife für die Beförderung von Vieh usw. zwischen den Stationen Hohenbocka (Oberl. Bhf.), Horka (Lausitz), Hoyerswerda, Lohsa, Klitten und Niesky des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) andererseits zur Zeit bestehenden direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten am 1. Januar 1891 erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche jedoch nur dann zur Anwendung gelangen, wenn von Seiten der Absender die Beförderung der Sendungen über den Bahnweg Grossenhain verlangt wird.

Weitere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Dresden, den 27. Dezember 1890. (2853)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Die durch Nachtrag 6 zum Breslau-Sächsischen Verbands-Gütertarife am 1. Oktober d. J. zur Einführung gekommenen Entfernungen zwischen Baudach, Beuthen a/O., Grünberg i. Schl., Fröbel, Nittritz, Rädnitz, Beutnitz, Gross-Gandern, Gross-Gorzütz, Pleiskehammer, Kotzenau, Primkenau, Dohna, Hirschfeldau, Küpper, Nieder-Herwigsdorf, Persel, Wolfersdorf, Neusalz a/O., Freystadt Ndr.-Schl. und Tschöplau einerseits und Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth, Zeitz und Leipzig Dresd. Bhf., der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits gelten auch für die gleichnamigen Stationen bezw. Leipzig Eilenb. und Thür. Bahnhof, der Preuss. Staatseisenb.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. Dezember 1890. (2854)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koksverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1891 tritt für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Dux-Bodenbacher und Aussig-Teplitzer Eisenbahn an Stelle des Tarifes vom 1. September 1884 ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Die für Station Ullersdorf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in dem bisherigen Tarife vom 1. September 1884 enthaltenen Frachtsätze werden am 15. Februar 1891 durch den neuen Tarif aufgehoben. Druckabzüge des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 23. Dezember 1890. (2855 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a. M.-Berlin. Am 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ausser einigen Berichtigungen enthält derselbe anderweitige Bestimmungen über die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung, sowie direkte Entfernungen für die Station Chausseehaus des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M., desgleichen für die Stationen Adlershof, Blesdorf, Dupiewo, Gross-Besten, Schönewalde und Spindlersfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen. Die Stationen Dehrn und Steeden a. d. L. der Kerkerbachbahn sind in den Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel einbezogen, während die Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10 und 15 anderweitig und der Ausnahmetarif 16 für Dextrin, Kartoffelmehl etc. neu erstellt ist.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 22. Dez. 1890. (2856)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Gütertarif. Am 1. Januar 1891 erscheinen zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsgütertarife, Heft Nr. 2, und zum Berlin-Hanseatischen Gütertarife die Nachträge I.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Ausserdem enthält der Nachtrag I zum Berlin-Hanseatischen Tarif direkte Frachtsätze zwischen Rostock, Gemeinschaftsstation der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, einerseits und Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits. Bei den Ausnahmetarifen für Wegebaumaterialien und Staubkalk treten auf Entfernungen von 62—64 km Frachterhöhungen von 0,01 ℳ für 100 kg ein, welche jedoch erst vom 15. Februar 1891 ab Wirksamkeit erlangen.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und bei dem Auskunftsbüreau

hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, im Dezember 1890. (MG2857)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn bleiben die unter dem 9. Januar d. J. veröffentlichten ermässigten Frachtsätze (von Wenzeslausgrube 46,4 kr., von Rubengrube 45,3 kr., von Neurode 45 kr. und von Möhlten 44,9 kr. für 100 kg) widerruflich bis Ende Dezember 1891 in Kraft.

Berlin, den 19. Dezember 1890.(MG2858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-Bayerischer Viehverkehr. Am 15. Januar 1891 werden direkte Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen Rätzlingen (Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg) einer- und den Bayerischen Stationen Bamberg, Bayreuth und Schweinfurt andererseits eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 27. Dezember 1890. (2859)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Kokesverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1891 ist

a) zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag III,

b) zu dem Ausnahmetarife für den Niederschlesisch - Westösterreichischen Kokesverkehr vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag I

herausgegeben worden. Durch dieselben werden die bisherigen Frachtsätze dieser Tarife um geringe Beträge ermässigt und die Stationen Auzic, Cakovic und Satalic der Böhmischen Nordbahn in den direkten Verkehr neu einbezogen. Druckabzüge der Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 24. Dezember 1890. (MG2860)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 7. Oktober und 15. Dezember d. Js., die Ausgabe des Tarifheftes 1 und des Nachtrags I hierzu, sowie das Erscheinen des Tarifheftes 2 für den obenbezeichneten Güterverkehr betr., wird veröffentlicht, dass die Bayerischen Lokalbahnstrecken Passau - Röhrnbach, Neusorg-Fichtelberg und Fürth-Zirndorf eröffnet worden sind und dass die in den obenerwähnten Tarifheften bezw. dem Nachtrage I enthaltenen Frachtsätze für die Lokalbahnstationen Fischhaus, Fürsteneck, Kalteneck, Röhrnbach und Tiefenbach, ferner Brand i. F., Ebnath, Fichtelberg und Unterlind, endlich Zirndorf am 1. Januar 1891 in Kraft treten.

Dresden, den 27. Dezember 1890. (2861)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 1. Januar 1891 an gültige Nachtrag 5 herausgegeben, welcher verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 19. November 1890. (2862)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-Erfurt. Die dem Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt angehörenden Haltestellen Deuben bei Zeitz und Theissen werden mit dem 1. Januar 1891 in den direkten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die zur Erhebung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 23. Dezember 1890. (2863)
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Januar 1891 tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den Stationen und Gruben des Oberschlesischen Kohlenbezirks nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 15. Oktober 1884 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält für die Station Gross-Christinenberg erhöhte, für Gollnow theils erhöhte, theils ermässigte, für die übrigen Stationen der Alt-Damm-Colberger Bahn durchweg ermässigte Frachtsätze. Die erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 16. Februar 1891 in Kraft und gelten bis dahin in den betreffenden Verkehrsverbindungen die Sätze des bisherigen Tarifes. Druckabzüge des neuen Tarifes sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 22. Dezember 1890. (2864)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) - Breslau, Elberfeld - Breslau vom 1. Oktober 1890. Am 1. Januar 1891 tritt zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag XIII und zum Tarif Elberfeld - Breslau vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag I in Kraft.

Dieselben enthalten ergänzend Bestimmungen für die Beförderung von Getreide in unverpacktem Zustande sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen:

1. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
2. des Kilometerzeigers,
3. der Ausnahmetarife und
4. sonstige Berichtigungen.

Der Nachtrag I zum Tarif Elberfeld-Breslau enthält ausserdem noch Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen.

Die Erweiterungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen in die Tarife.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 22. Dezember 1890. (2865)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 1. Januar 1891 wird die Station Lenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Güterverkehr mit Sätzen des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife A für Holz und N für Stückgut aufgenommen. Die Abfertigung erfolgt zu den Sätzen der Station Plettenberg unter Zuschlag der sich für die Strecke Plettenberg-Lenhausen nach den Einheitssätzen der Preussischen Staatsbahnen ohne Abfertigungsgebühr ergebenden Anstosssätzen.

Am selben Tage wird die Station Echten der Niederländischen Staatsbahn mit den Sätzen des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarif N für Stückgut und P für Düngemittel usw. der Station Hoogeveen in die Hefte A 2, B 2 und C 2 des genannten Verkehrs aufgenommen.

Elberfeld, den 24. Dezbr. 1890. (2866)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 15. Februar 1891 gelangen die direkten Frachtsätze für den Güterverkehr mit den Bodenseeuferplätzen Romanshorn, Rorschach und Bregenz zur Aufhebung. Etwaige Sendungen sind bis auf weiteres auf die Umkartirung in Friedrichshafen oder Lindau verwiesen, falls nicht, betreffs des Verkehrs nach Bregenz, direkte Abfertigung im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarisch. Verbande erfolgt. Frachterhöhungen treten bei der Umkartirung in Friedrichshafen und Lindau nicht ein.

Dresden, am 24. Dezember 1890. (2867)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar k. J. wird unsere Station Grötzingen in die direkten Gütertarife für den Verkehr mit Belgien (Tarifhefte VIa vom 1. September 1885 und VIb vom 1. März 1888) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannte Station und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 25. Dezember 1890. (2868)
Generaldirektion.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Der mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag 2 enthält Bestimmungen über Ermässigungen der Sätze des Spezialtarifs III, sowie über Ausdehnung des Verkehrs der Kerkerbachbahn auf Eil- und Stückgut, ferner Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden Ausnahmetarife sowie einige Berichtigungen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2869)

Frankfurt a/M., den 22. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1891 gelangt zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze zwischen Colberg einerseits und Berlin (Lehrt. Bhf.) und Berlin (Potsd. Bhf.) andererseits.
2. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Stempuchowo des Direktionsbezirks Bromberg.
3. Abänderung des Ausnahmetarifs 4 für Wegebaumaterialien.
4. Ergänzung des Ausnahmetarifs 5 für gebrannte Steine.
5. Abänderung des Ausnahmetarifs 7 für Staubkalk und Mergel.
6. Ergänzung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über See.
7. Berichtigungen und Ergänzungen.

Die Nachträge sind durch Vermittelung der Fahrkartenausgaben unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 19. Dezember 1890. (2870)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Januar 1891 erscheint Nachtrag 28 zum Staatsbahn - Gütertarife Berlin - Erfurt.

Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue

und abgeänderte Entfernungen für eine Anzahl einbezogener Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Die in einzelnen Fällen eintretenden Frachterhöhungen gelangen ab 15. Februar 1891 zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst der neue Nachtrag käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 22. Dezember 1890. (2871)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1891 erscheint eine neue Ausgabe des **Lokal-Gütertarifs** für den Bezirk der unterzeichneten Direktion. Durch diesen Tarif wird der Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1888 nebst Nachtrag I—XVI aufgehoben.

Derselbe enthält ausser vielfachen Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen, welch letztere erst mit dem 15. Februar 1891 Gültigkeit erlangen.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen, von welchen der Tarif auch zum Preise von 1,60 *M.* käuflich bezogen werden kann.

Köln, den 27. Dezember 1890. (2872)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Russischer, Libau-Romnyer und Kursk-Kiewer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1890 a. St./1. Januar 1891 n. St. ab wird für die Beförderung von Getreide usw. (nicht zur überseeischen Ausfuhr bestimmt) von Russischen Stationen nach Deutschen Stationen über Wirballen, Alexandrowo und Sosnowice je ein „Theil II" zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 und zu den Tarifen für den direkten Libau-Romnyer und Kursk-Kiewer Verkehr eingeführt. Auch sind in dem Theil II zum ersteren Ausnahmetarif direkte Frachtsätze für den Verkehr nach den Niederländischen Stationen Amsterdam und Rotterdam enthalten.

Die vorbezeichneten Tariftheile können von den betheiligten Verbandstationen sowie auch von den übrigen zur Abgabe von Tarifen bestimmten Dienststellen bezogen werden. (2873)

Bromberg, den 18. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 gelangt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den Stationen und Gruben des Oberschlesischen Grubenbezirks, im Binnenverkehr des diesseitigen Direktionsbezirks und nach den Stationen Louisenhof und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn, eine Neuauflage des bisherigen Tarifes vom 1. Oktober 1888 zur Einführung.

Der neue Tarif enthält lediglich die Sätze des Tarifes vom 1. Oktober 1888 unter Berücksichtigung der zu letzterem erschienenen Nachträgen und sonstigen Ergänzungen.

Der Tarif vom 1. Oktober 1888 nebst dessen Nachträgen wird mit dem 1. Januar k. J. ausser Kraft gesetzt.

Druckabzüge des neuen Tarifes können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. (2874)

Breslau, den 23. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Januar 1891 tritt ein neuer Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin in Kraft und gelangt damit der seitherige Lokal-Gütertarif für diesen Bezirk vom 15. August 1889 nebst Nachträgen zur Aufhebung. Gleichzeitig tritt der Berlin-Ostdeutsche Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen insoweit ausser Geltung, als derselbe Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für diejenigen Stationsverbindungen enthält, welche in dem neuen Lokaltarife berücksichtigt sind. Insoweit vereinzelt hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Februar 1891 ab. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau der Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz. Durch genannte Dienststellen können auch Exemplare des Tarifs käuflich bezogen werden. (2875 MG)

Berlin, den 24. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M.-Bromberg. Am 1. Januar 1891 kommt zu dem Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.
2. Entfernungen für die für den Güterverkehr neu eingerichteten Haltestellen, Chausseehaus des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Stempuchowo des Direktionsbezirks Bromberg und
3. Aenderungen bezw. Erweiterung bestehender Ausnahmetarife. (2876)

Nähere Auskunft geben die am Verkehr betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 24. Dezember 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr. Mit dem 1. Januar 1891 werden die Empfangsstationen Düsseldorf und Düsseldorf-Bilk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) mit den für Düsseldorf-Lierenfeld bestehenden Frachtsätzen in den im Tarifheft 3 für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Ausnahmetarif E für Basalt, Thon usw. aufgenommen.

Köln, den 26. Dezember 1890. (2877)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1891 gelangt an Stelle des bisherigen Lokalgütertarifs vom 1. Oktober 1888 nebst Nachträgen ein **neuer Gütertarif** für den **Binnenverkehr** des Direktionsbezirks **Bromberg** zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser den bisherigen Bestimmungen und den bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen:

a) Neue bezw. ermässigte Gebühren für die Ueberführung in Königsberg i. Pr.
b) Anderweite Bestimmungen über die kostenfreie Benutzung der Colberger Hafenbahn.
c) Gebühren für die Bedienung der Lagerplätze, Umstellungsgebühren und Ortsfrachten.

Abzüge des neuen Tarifs können durch Vermittelung sämmtlicher Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Ferner treten mit dem 1. Januar 1891 zwischen Colberg einer- und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Stationen unseres Bezirks zu erfahren sind.

Bromberg, den 20. Dezember 1890. (2878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Februar 1891 treten im Staatsbahnverkehr **Köln (linksrhein.) - Erfurt und anschliessende Privatbahnen** für den Verkehr zwischen den Stationen Lichtenfels und Meiningen einerseits und den Stationen Cleve, Elten, Gemünd (Eifel), Goch, Pfalzdorf, Rothe Erde, Spyck andererseits erhöhte Frachtsätze in Kraft und ist das Nähere bei den in Frage kommenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 31. Dezember 1890. (2879)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch-Westfälich-Belgischer Güterverkehr. Gütertarif, Theil II vom 1. Juni 1890. Die Bekanntmachung vom 28. Oktober d. J., betreffend die Aufhebung der direkten Frachtsätze über Venlo-Roermond-Hamont zwischen den an der Strecke Venlo-Wesel-Emmerich und Wesel-Winterswyk gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und den an der Strecke Venlo-Kempten-Elten gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und einer grösseren Anzahl Belgischer Stationen andererseits zum 1. Januar 1891, wird hiermit aufgehoben. Die betreffenden Frachtsätze verbleiben auch nach dem 1. Januar 1891 unverändert in Kraft.

Köln, den 27. Dezember 1890. (2880)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen Mit Wirkung vom 1. Januar 1891 erscheint zum Badischen Gütertarife der 1. Nachtrag. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen u. a. theilweise geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecken Mühlingen-Mengen/Sigmaringen und Sentenhart-Pfullendorf. Mit diesen Entfernungsänderungen treten durchweg Frachtermässigungen ein.

Der Nachtrag ist durch unsere Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1890. (2881)
Generaldirektion.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Am 1. Januar 1891 erscheinen die neuen Verbands-Gütertarife, Heft Nr. 1 und 3. Dieselben enthalten direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg (ausschliesslich Berlin, Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde) bezw. Breslau einerseits und Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz, der Eutin-Lübecker, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Wittenberge-Perleberger, der Prignitzer und der Paulinaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn andererseits.

Durch die neuen Tarife gelangen zur Aufhebung:

a) der Hanseatisch-Ostdeutsche Verbands-Gütertarif, Heft 1 vom 15. Mai 1888 nebst Nachträgen,
b) der Hanseatisch-Ostdeutsche Verbands-Gütertarif, Heft 3 vom 15. Mai 1888 nebst Nachträgen, mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für die Station Sosnowice, welche bis auf weiteres noch bestehen bleiben.

Die neuen Tarifhefte enthalten vielfache und zum Theil erhebliche Frachtermässigungen; dagegen treten einzelne geringfügige Erhöhungen am 15. Februar 1891 in Kraft. Die direkten Frachtsätze für die Stationen Schrödershof, Schwetzin und Dölitz der ehemaligen Gnoien-Teterower Eisenbahn werden aufgehoben.

Berlin, im Dezember 1890. (MG 2882)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. XVII.)

Nr. 24. Jahrgang 1890. Berlin, am 31. Dezember 1890.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 27. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Kollo	Holzschuhe	8	1	Louvain	Grand Central Belge	
2	A B	311	1	Fass	leer	21	2	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
3	Ad. H.	3232	1	Sack	Schwämme	11	3	Dresd.-Nsdt. II Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
4	B	1/3	3	Kisten	ger. Fische	17	4	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
5	B	—	1	Korb	Wallnüsse	12	5	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen, beiSchuppenrevision.
6	B A L	5601	1	—	Komode, neu	49	6	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
7	B & C	539	1	Verschlag	leer	27	7	„	„	bez.: Andernach-Mainz.
8	B M E	—	1	Stück	def. Schraubenkupp.	—	8	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
9	B M K	15890	1	Fass	leer, gebr.	48	9	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
10	C	3	1	Koffer	?	37	10	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
11	C / A G	1 / 4726	1	Fass	leer	11	11	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M.-Mainz.
12	C F M	7535	1	Kiste	Eisenwaaren	14	12	Hornberg	Badische Stsb.	
13	C K	5	1	Fass	leer	6	13	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
14	C K	186	1	„	leer	12	14	„	„	
15	C S C M	12	1	Lattenkiste	?	57	15	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
16	D G	1605	1	Fass	leer	10	16	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
17	D & J	1	1	Kiste	Rosinen	15	17	Morroschin	K. E.-D. Bromberg	
18	D Z	1949	1	„	?	117,5	18	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
19	E	18220	1	„	Ausfuhrgut	41	19	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
20	E K	88 / 163	2	Metallcylinder	Säure	429 / 422	20	Soest	K. E.-D. Hannover	
21	E L	6569	1	Sack	Nüsse	37,5	21	Morroschin	K. E.-D. Bromberg	
22	E L	6570	1	Pack	Kolonialwaaren	5,5	22	„	„	
23	E W	120	1	Fass	leer	30	23	Offenburg	Badische Stsb.	
24	E W & C	3616	1	„	leer	10	24	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Amskau(?)-Mainz.
25	F B	490	1	Kiste	?	36	25	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
26	F & F	124	1	Kübel	Marmelade	36	26	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
27	F S	—	1	Stück	Gussfenster	20	27	Alt-Ottensen	K. E.-D. Altona	
28	F V	868	1	Fass	leer	32	28	Hasselt	Grand Central Belge	
29	G B	10	1	Pack	leere Körbe	35	29	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
30	G & C	2044	1	Kiste	leer	42	30	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
31	G E	3728	1	Fass	leer	14	31	„	„	bez.: Frankfurt a/M.-Mainz.
32	G V	33	1	„	Zwetschen	143	32	„	„	bez.: — Mainz.
33	G W	6535	1	„	leer	80	33	„	„	
34	G W	2971	1	Holzkiste	alte Kleidungsst.	13,5	34	Wusterhausen	K. E.-D. Altona	
35	H A	733½	1	Pack	Messingblech	?	35	Achern	Badische Stsb.	
36	H B	42	1	Fass	Wein	?	36	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Wolfstein-Sachsenhausen.
37	H D	—	1	Bund	5 Stück Budenlatten	15	37	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
38	HK & C	5708	1	Fass	leer	11	38	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
39	H G D	7384	1	Kiste	Bürstenbinder-Werkzeug	14,5	39	Buchholz	Sächsische Stsb.	
40	H M	2871	1	Fass	leer	10	40	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
41	H M	2709	1	Kiste	leer	10	41	„	„	bez.: Kirn-Mainz.
42	H S M	80	1	Fass	leer	8	42	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Marke	Nr.						Station	Name der Bahn	
	der Güter									
43	J A G	4471	1	Pack	2 leere Körbe —	6	43	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Homburg v. d. Höhe.
44	J G	1211	1	Kiste	? —	41	44	Kiel	K. E.-D. Altona	
45	J M	775	1	Fass	Wein —	30	45	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
46	J S	327	1	„	leer —	17	46	„	„	bez.: München-Mainz.
47	J T	3	1	Kollo	Budentheile —	37	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen b. Schuppenrevision.
48	J W C	1445	1	Fass	Wein —	164	48	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
49	K S / O	748	1	Kiste	gefüllt —	39	49	Freiburg	Badische Stsb.	
50	L	5221	1	„	leer —	7	50	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
51	L / ✝ A q	38	1	Milchkanne	leer —	6	51	Beuggen	Badische Stsb.	
52	L A	489	1	Kollo	Papier —	206	52	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
53	L C	—	1	—	eis. Schwelle —	9	53	Maestricht	„	
54	L G	14	1	Kiste	leer —	22	54	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
55	L K	1399	1	Fass	eingem. Früchte —	85	55	„	„	bez.: Veitshöchheim-Mainz.
56	L S	413	1	„	leer —	15	56	Apenrade	K. E.-D. Altona	
57	L St	510	1	Pack	Papier —	41	57	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
58	L T	36	1	Sack	Bürsten —	45	58	„	„	bez.: Albersweiler-Mainz.
59	M	—	2	—	Gussdeckel für Töpfe	3	59	„	„	
60	M K St	1	1	Kette	5 m lang —	—	60	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
	ohne	—	1	„	$1\frac{1}{2}$ m lang —					
	ohne	1	1	„	1 m lang —					
	K St	1	1	„	1 m lang —					
	ohne	—	1	Reitel	— —					
61	M M	2225	1	Kiste	Ariston —	9,75	61	Tettenborn	K. E.-D. Hannover	beschr.: Paris 26/11. auf der Strecke gef.
62	M P	—	—	—	Maschinentheile —	4	62	Mochbern	K. E.-D. Berlin	**)
63	M S	41	1	Pack	Säcke —	10	63	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
64	M T	46	1	Fass	leer —	49	64	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
65	O	—	1	—	Ofenrohr —	1,5	65	Breslau	K. E.-D. Magdeburg	
66	O R C	9488	1	Kiste	leer —	15	66	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
67	P	—	1	Kübel	Schmalz —	8	67	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
68	P G	16	1	Fass	leer —	12	68	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Apolda-Mainz.
69	P G	2226	1	„	leer —	10	69	„	„	bez.: Geldern-Mainz.
70	P W	5355	1	Kiste	Amerik. Fleischkonserven? in Büchsen	32	70	„	„	bez.: Frankfurt a/M. Stsb.-Mainz.
71	R C / L 311	225	1	Fass	leer —	85	71	Waldshut	Badische Stsb.	
72	R G S	—	1	Sack	Meerrettig —	44	72	Chemnitz	Sächsische Stsb.	für 2,00 ℳ verk.
73	S	7—9	3	Kisten	Bücklinge —	17	73	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Arnstadt bei Bodenrevision.
74	S M	5290	1	Kiste	Kolonialwaaren —	81	74	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
75	S S	6409	1	Sack	Patentverschlüsse für Bierflaschen	11	75	Mannheim	Badische Stsb.	
76	S T	4501	1	Fass	leer —	9	76	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
77	U S S / 3 / G M S / W V S / B	736 / 4893	1	Ballen	Tabak —	79	77	Eschwege —	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	W	297	1	Kb.	Eisenwaaren —	6	78	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
79	W	3	1	Fass	leer —	21	79	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
80	W St	—	1	Kette	2,9 m lang —	8	80	Dresden Altst.	Sächsische Stsb.	

*) Bei der Ausgangsweiche des Bahnhofs gefunden. Die Kette ist wahrscheinl. durch Ueberfahren in 4 Theile getheilt worden.

**) Aus Wagen 13289 Bbg. am 11/11. 90 überzähl. entl.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	W W u. Blechmarke mit A M	378	1	Sack	Flachs —	9	81	Hameln	K. E.-D. Hannover	*)
					B. Güter m. Adr. bez.:					
82	Berlin	24045	1	Wagen	Steinkohlen	ansch. 10,000	82	Langfuhr	K. E.-D. Bromberg	
83	Capitaine	—	1	Pack (in Tuch geschl.)	— —	1,5	83	Mariembourg	Grand Central Belge	
84	Decout	—	1	Korb	leere Töpfe —	6	84	Philippeville	„	
85	Gerhard & Hey Leipzig	—	1	—	Wagendecke —	—	85	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	
86	Hannover	1807	1	—	Wagendecke —	—	86	„	„	
87	Malchow-Rostock	96	1	brauner Lederkoffer	? —	4	87	Rostock	„	
88	Mannheimer Cementfabrik	—	1	Pack	Säcke —	5	88	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
89	München	23464	1	Biergeb.	leer —	20	89	Blankenberg	Meckl. Friedr. Frzb.	
90	K. P. E. v. Ponarth	—	2	—	Kugellaternen —	—	90	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
91	J. Racke	—	2	Pack	Säcke —	27	91	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez: — Mainz.
92	Roogman	—	1	Sack	Weizenmehl —	25	92	Hamont	Grand Central Belge	
93	H. Spangenberg	—	1	Tafel	Blech —	39	93	Herzberg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
94	S Strausberg	11 —	1	Sack	Pantinen —	17	94	Strausberg	K. E.-D. Bromberg	
95	Vissieul	—	1	Ballen	? —	15	95	Montigny s/S.	Grand Central Belge	
96	G. Wetterhahn	—	1	Fass	leer —	24	96	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
97	weiss	I	1	—	eis. Uhrgewicht —	1	97	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
98	—	529	1	Tonne	leer —	25	98	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
99	—	611/612	2	Postpackete	? —	6	99	Diest	Grand Central Belge	
100	—	3580	1	Kiste	leer —	2,5	100	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
101	—	4919	1	Korbflasche	gefüllt —	57	101	Mannheim	Badische Stsb.	
102	—	16454	3	—	Bindeseile —	—	102	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
103	weisser —	314 oder 324 (undeutlich)	1	—	eis. Feuerthürrahmen zu einem Ofen	2	103	Meiningen	Werrabahn	
104	weiss //	—	2	Stangen	Flacheisen —	19	104	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
105	— — roth	— —	1 1	Stange „	Rundeisen ☐ Eisen	112	105	Rothfliess	„	
106	— roth Strich	—	1	—	Roststab —	2	106	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
107	D	2320	1	Ballen	Scheuertücher —	45	107	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
108	E. S	3499	1	Kiste	leere Flaschen —	50	108	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
109	—	—	1	—	eis. Brechstange m. 1 Ring am oberen Ende	—	109	Berlin	K. E.-D. Erfurt	am 12/12. im Wag.-E. B. 10672 gef.
110	—	—	9	—	Bretter —	50	110	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	19	—	Bretter, ca. 5 m lg. u. 1½ cm stark	—	111	Dresden-Frdrchst.	Sächsische Stsb.	bei Görlitz auf d. Strecke gef.
112	—	—	1	Sack	Cement —	32	112	Waldshut	Badische Stsb.	

*) Beschr.: Liepe. In dem Sack ein Zettel mit dem Namen des Versenders: W. Wiedow, Liepe.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	d e r G ü t e r									
113	—	—	1	Ballen	alte Decken aus alten Kaffeesäcken zusammengenäht	74	113	Marburg	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
114	—	—	1	—	Eisenrohr —	28	114	Detmold	"	bei Schuppenrevision.
115	—	—	1	Fass	leer —	80	115	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
116	—	—	1	"	leer —	22	116	"	"	
117	—	—	1	"	leer —	13	117	"	"	
118	—	—	2	Fässer	leer —	64	118	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
119	—	—	2	—	leb. Ferkel —	—	119	Schöningen	"	
120	—	—	1	—	Fuss z. runden Tisch	5	120	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	—	—	1	—	Gasrohr —	20	121	Detmold	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
122	—	—	1	Kollo	3 Gasrohre —	30	122	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
123	—	—	2	—	Gerüstklammern —	—	123	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	—	—	1	—	eis. topfartiges Gusstheil	4	124	Hersfeld	"	
125	—	—	1	Kollo	Heerdringe —	17,5	125	Loxstedt	K. E.-D. Hannover	bez. Hannover.
126	—	—	1	Bund	6 eis. Heerdringe —	3	126	Bockelholm	K. E.-D. Altona	
127	—	—	1	"	3 Heugabeln —	4	127	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
128	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	2	128	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	—	—	1	Bund	5 Hufeisen —	4,5	129	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
130	—	—	1	Kiste	Käse —	7	130	Sandersleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	—	—	1	—	Käse —	4	131	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	58	132	Karlsruhe	Badische Stsb.	
133	—	—	1	—	Kette —	25	133	Salmünster	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Wag. S. B. überz. entl.
134	—	—	2 1	— —	Ketten — Freitel —	—	134	Hanau Eilg.-Abf.	"	
135	—	—	1	Kiste	leer —	7	135	Hasselt	Grand Central Belge	
136	—	—	1	"	leer —	27	136	Rheda	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
137	—	—	1	"	leer —	21,5	137	Bremen	"	bei Schuppenrevision.
138	—	—	1	Sack	Kleider —	23	138	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
139	—	—	1	—	eis. Kleiderhalter —	2	139	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
140	—	—	1	Koffer (braun angestr.)	— —	29	140	Niederstotzingen	Württemb. Stsb.	
141	—	—	1	—	Kommode —	97	141	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
142	—	—	1	—	Ofenrost —	—	142	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	in 2 Theile zerbr.
143	—	—	1	—	Rahmen (aus alten Brettern)	21	143	Königsberg i/P.	K. E.-D. Bromberg	
144	—	—	1	Kollo	Rappes —	12,5	144	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
145	—	—	1	—	eis. Röhre —	11,5	145	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Bezettel. ausch. von Halle a/S.
146	—	—	1 1	Stange "	Rundeisen — ☐ Eisen —	112	146	Braunsberg	K. E.-D. Bromberg	
147	—	—	1	Bund	leere Säcke —	30	147	Mannheim	Badische Stsb.	
148	—	—	1	Sack	16 leere Säcke —	15	148	Eutingen	Württemb. Stsb.	
149	—	—	1	—	Schlüsselbrett —	2	149	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
150	—	—	1	Pack	alte Schrauben —	6	150	Leipzig	"	
151	—	—	1	Sack	Schwarz —	100	151	Louvain	Grand Central Belge	
152	—	—	1	—	eis. Spindel —	24,5	152	Jagstfeld	Württemb. Stsb.	
153	—	—	3	lose Stäbe	Stahl —	32,5	153	Giessen	K. E.-D. Hannover	
154	—	—	1	—	dreibeiniges Untergestell z. einem Nähtisch oder Sessel	—	154	Niederorschel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	—	—	2	—	Wagendecken —	—	155	Reutlingen	Württemb. Stsb.	3,40 m lg., 2 m breit.
156	—	—	1	—	Wagendecke —	35,5	156	Mochbern	K. E.-D. Berlin	*)
157	—	—	1	—	Waschbrett —	3	157	Dresden-Neust. I. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.

*) Aus Wag. 6126 Köln rrh. am 29/10. 90 überz. entl.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.






CoLibrì
COVER SYSTEM ®
Made in Italy


06-13 BIG
8 032919 981355
www.colibrisystem.com


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151850